



## Dai Porti:

### Genova:

**"...Missione Genovese a Shanghai..."**  
(Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX)

**"...Ponte di Genova..."** (Ansa)

### Savona:

**"...I danni allo scalo nel decreto per il viadotto..."** (Il Secolo XIX)

### Livorno:

**"...Darsena Europa..."** (Il Telegrafo)

**"...Slitta l'aumento del contributo di sbarco..."** (Il Telegrafo, Il Tirreno)

### Civitavecchia:

**"...Maltempo devastata la Marina: necessaria la barriera soffolta..."**  
(Corriere Marittimo, PressMare)

**"...Pas: l'Authority cerca il nuovo amministratore unico..."** (Civonline)

### Napoli:

**"...Traffico contenere crescita..."** (Informare)

### Olbia:

**"...Nessun disimpegno da parte di Tirrenia..."**  
(Ferpress, Ansa, Messaggero Marittimo)

### Brindisi:

**"...AdSP MAM, UniBA e Propeller Club insieme per sviluppare percorsi formativi..."** (Il Nautilus, BrindisiReport, Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo Quotidiano di Puglia)

### Palermo:

**"...Terzo trimestre il traffico diminuisce..."** (InFormare)

### Catania:

**"...Tirrenia cresce i sicilia..."** (Ansa)

## Altre notizie di Shipping e Logistica

### Informare

## Missione genovese a Shanghai

Al China international import exhibition

SHANGHAI – Prima giornata della missione di marketing territoriale del sindaco di Genova Marco Bucci a Shanghai, in occasione di China international import exhibition, la più grande manifestazione economica organizzata quest'anno in Cina direttamente dalla Presidenza della Repubblica cinese fino a sabato 10 Novembre al National Exhibition and Convention Center di Shanghai.

Insieme a Giuseppe Zampini, amministratore delegato di Ansaldo Energia, e Paolo Emilio Signorini, presidente della Autorità di Sistema portuale, Bucci ha incontrato in mattinata i vertici di Shanghai Electric, in particolare il vice presidente Chen Ganjin, e Yuan Jinhua, vice presidente di Shanghai Electric Power Generation Group.

Shanghai Electric, che detiene il 40% delle azioni Ansaldo, ha sottoscritto diverse joint venture con Ansaldo Energia nel settore delle turbine a gas, e martedì firmerà un ulteriore accordo di collaborazione.

Il sindaco di Genova ha ricordato i tre assi di sviluppo della città (porto e logistica, turismo, hi-tech), ha detto che si impegnerà a favorire la collaborazione fra le Università, in particolare nel settore hi-tech e per lo sviluppo di skills avanzate, ha sottolineato l'importanza per Genova della collaborazione fra Ansaldo Energia e Shanghai Electric anche come modello di ricerca sulle tecnologie avanzate.

L'Università di Shanghai ha confermato la disponibilità a cooperare, il sindaco si è impegnato a parlare con il Rettore dell'Università di Genova per attivare il rapporto diretto.

Zampini ha ricordato fra l'altro gli obiettivi di crescita di Ansaldo e Shanghai Electric, fino a diventare nei prossimi 15-20 anni il maggiore produttore mondiale nel settore delle turbine a gas.

Bucci ha poi visitato il distretto di Lungang, zona al centro di un colossale progetto di sviluppo finalizzato a creare la "città del futuro", una città pilota nell'area metropolitana a sud est di Shanghai, nella quale compatibilizzare sviluppo industriale, sistemi di trasporto, qualità della vita, attività portuali, produzione di motori per grandi navi, equilibrio ambientale, passando dagli attuali 320.000 abitanti a 680.000. Il Sindaco ha incontrato il Governatore Chen Jie.

Dopo aver visitato altri stabilimenti di Shanghai Electric e quelli che ospitano le società nate dalle joint ventures con Ansaldo, in serata il Sindaco ha incontrato i vertici di China Communication Construction Company, una delle più grandi aziende mondiali in materia di costruzione di infrastrutture (strade, ponti, tunnel), realizzatrice di 7 fra i primi 10 ponti al mondo.

Bucci ha incontrato Wang Jingchun, Presidente esecutivo di CCCC e tutti i vertici del colosso cinese, approfondendo in particolare le tematiche relative ai più importanti ponti costituiti da CCCC e ricordando, oltre all'urgenza della ricostruzione del ponte della Val Polcevera, anche i molti progetti infrastrutturali essenziali per lo sviluppo della Città, in particolare la gronda autostradale.

## Genova dopo il Morandi

Il sindaco Bucci e il presidente del porto Signorini illustrano i progetti in Cina. La suggestione piace agli investitori, interessati anche al traffico

### «Abbiamo chiesto ai colossi di Shanghai di costruire il nuovo ponte e la Gronda»

IL RITRACCIATO

Signore Gallotti / GENOVA

**E** la Via della Seta la strada che potrebbe portare Genova a superare le emergenze. Compresa quella del crollo del Morandi. La strategia adottata dal sindaco del capoluogo Marco Bucci e dal presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Signorini, è semplice: mettere sul piatto le infrastrutture di cui il capoluogo ha urgente bisogno e attirare i cinesi in un accordo commerciale. Stando però attenti a non finire dritti dentro al cappio che Pechino sta stringendo attorno al collo di altri Paesi con la trappola del debito. Sono i rischi della nuova Via della Seta, ma Genova prova a prendere soprattutto i vantaggi.

#### LA LISTA DELLE OFFERTE

Signorini e Bucci sono arrivati a Shanghai domenica in una missione "parallela" a quella del governo, guidata dal vicepremier Luigi Di Maio. Nei tre giorni di permanenza hanno proposto agli investitori le grandi infrastrutture che sosterranno lo sviluppo del primo porto d'Italia. Costruzione e gestione delle opere, in cambio di traffico e soldi. «Qui in Cina i nostri scali interessano agli investitori - spiega Paolo Signorini - e quelle opere potranno aumentare la capacità di merce che potremo acco-

gliere. Ci offrono traffico e in cambio vogliono un ritorno dell'investimento». Pechino cerca un'altra porta per entrare in Europa dopo le banche del Pireo in Grecia. E l'Italia è pronta a firmare, prima tra i paesi del Vecchio continente, un accordo sulla Via della Seta.

#### IL NUOVO PONTE

Il viadotto che sostituirà il Morandi è al centro delle attenzioni dei cinesi. Il sindaco, che è anche commissario, ha incontrato il colosso statale delle costruzioni, la China Communication Construction Company. La suggestione piace agli investitori orientali perché è poco onerosa in termini economici (meno di 200 milioni), ma offre un grande ritorno di immagine. In Cina meno di un mese fa, hanno inaugurato un ponte di 55 chilometri per unire Hong Kong a Macao. Il viadotto di Genova sarebbe meno impegnativo, ma assicurerebbe un altro successo di prestigio per il settore delle costruzioni *made in China*.

#### LA GRONDA

In cima alla lista dei danni collaterali della guerra tra Autostrade e governo, c'è la Gronda. La realizzazione dell'opera era iscritta nell'accordo per l'allungamento della concessione, ma se ci sarà scontro tanto vale cercare un'alternativa. Ecco perché anche l'opera è entrata di prepotenza sul tavolo degli incontri in Cina. Il rapporto tra

Pechino e Autostrade per l'Italia è poi già solido: il Silk Road Fund è presente con il 5% del capitale di Aspi. È il fondo sovrano cinese dedicato agli investimenti in infrastrutture e potrebbe essere il grimaldello per realizzare la gronda, bypassando la guerra tra il governo e l'azienda della famiglia Benetton. In cambio della realizzazione, Pechino potrebbe chiedere la gestione dell'opera: in fin dei conti è già presente nel capitale del principale concessionario autostradale italiano.

#### LA DIGA DA UN MILIARDO

Il bando per la progettazione dovrebbe partire la prossima settimana, ma la diga potrebbe diventare la chiave per far entrare i cinesi nel porto di Genova. C'è interesse anche su quest'opera - confida una fonte - ma in cambio Pechino chiede uno spazio in porto. Un terminal da gestire totalmente in proprio, oppure una quota di maggioranza con un socio locale. Meno di un anno fa il vice premier cinese Ma Kai aveva visitato, tra l'altro, il Vte, il principale terminal di Genova.

#### IL TERZO VALICO

Pechino vorrebbe anche i binari («Siamo la porta dell'Europa Occidentale» ha spiegato Signorini agli investitori) e sarebbe disponibile a entrare tra le aziende costruttrici e a realizzare le opere connesse al binario che collegherà il porto ai mercati del Nord Europa. —

# «Ponte di Genova: troppe deroghe, rischio ritardi»

Giorgio Santilli

**P**residente Cantone, lei è stato critico su molti aspetti del decreto Genova. Che considerazioni fa sul provvedimento avviato ormai alla conversione parlamentare?

Anzitutto una considerazione generale: è la certezza di norme e non l'assenza di norme che tranquillizza le amministrazioni e consente di realizzare le opere. Il decreto Genova deroga a tutto, un fatto senza precedenti che presenta profili problematici. Anche se si azzerassero tutte le norme nazionali, si dovrà tenere conto delle direttive Ue. Inoltre, si dovrà decidere quali norme nazionali applicare e quali derogare. E, infatti, il commissario mi ha detto di voler costruire un quadro di norme che intende applicare. Ci ha anche chiesto di firmare un protocollo per la vigilanza collaborativa, come facemmo, con successo, nel caso dell'Expo. Abbia-

mo dato la nostra disponibilità e verificheremo la possibilità.

**Teme conseguenze generali sull'ordinamento?**

Si è voluto dare un segnale sul fatto che si possa derogare a tutto in materia di appalti, gestione dei rifiuti, sicurezza del lavoro. Sarà molto difficile non replicare questo meccanismo in situazioni come quella che vediamo in questi giorni, catastrofi di dimensioni colossali che mettono in ginocchio l'economia di una regione come il Veneto o quelle che vediamo in Sicilia. Come si potrà dire no? Il rischio vero è quello di tornare a una politica di deroghe continue.

**C'è un'alternativa al commissario-superman di fronte a fatti così gravi?**

La strada giusta è l'articolo 63 del codice appalti: stabilire una volta per tutte i criteri che si applicano alle emergenze, sia pure con gradazioni diverse a seconda degli eventi, e poi non derogare più. Il commissario diventa coordinatore di regole chiare

da applicare. Se invece ogni volta creiamo un apparato speciale di norme, passiamo mesi a parlare di deroghe, come per Genova, e poi non avremo le amministrazioni capaci di applicarle.

**Si dice che il Ponte si ricostruirà in un anno. Non le sembrano tempi ottimistici?**

Per capire se le valutazioni siano eccessivamente ottimistiche dobbiamo capire quale quadro di regole si applicherà. Spero non si dia troppo lavoro agli avvocati. L'altra cosa che dobbiamo capire è quali tempi ci vorranno per la demolizione. L'esclusione di Aspi non sembrerebbe interessare l'attività di demolizione. Sarebbe interessante capire chi sta facendo l'eliminazione dei detriti in questo momento. Noi non ne abbiamo evidenza.

**Dell'esclusione di Aspi dalla ricostruzione cosa pensa?**

Il decreto originario escludeva tutti i concessionari autostradali e chi aveva rapporti con loro. Una conclusione eccessiva, che non aveva ragion d'essere, perché se si ritiene che il soggetto titolare di quella specifica concessione, cioè Aspi, abbia una responsabilità specifica, in che modo si riteneva potessero essere responsabili anche tutti gli altri? Ora l'eccesso è stato corretto. Quanto ad Aspi, se il governo ha ritenuto ci fossero elementi di responsabilità, la scelta di escludere è coerente.

**Avete riproposto sabato scorso un tema più generale di concessioni. C'è qualcosa che non va nell'istituto? È un tema rilevante del Paese. L'istituto in sé ha una sua ragion d'essere. Io starei attento a dire "ripubblicizziamo tutto" perché il passato ha dimostrato l'incapacità dello Stato di gestire opere e servizi in modo imprenditoriale. Non c'è dubbio, però, che alcune cose vanno corrette. Abbiamo avviato, molto prima di Genova, una ricognizione che evidenzia una quantità abnorme di concessioni, molte delle quali vanno avanti per inerzia.**

**Come si rimedia?**

I concedenti devono ricordare sempre di essere i proprietari del bene. Devono ricordarlo quando firmano le convenzioni, che definiscono aspetti delicati anche per i cittadini, come le tariffe. E devono ricordarsene facendo vigilanza.

**Serve una legge quadro?**

Ci sono direttive Ue e anche il codice degli appalti. Non credo serva una norma generale. L'importante è che il concedente si ricordi di agire. Questo vale a livello locale, ma anche nazionale, a partire da Mise e Mit che hanno una grande quantità di concessioni.

**Che pensa del ritorno delle semplificazioni, compreso un decreto fantasma approvato dal governo?**

È una parola ricorrente ma priva di qualunque concretezza. Il problema è trovare le norme per fare le cose nei termini giusti, senza ruberie, rispettando tempi e costi. Spesso le semplificazioni comportano ulteriori interventi normativi che vanno a sovrapporsi a quelli esistenti.

**Eppure nel libro che ha pubblicato in questi giorni con Enrico Carloni, "Corruzione e anticorruzione-Dieci lezioni", propone una commissione permanente di esperti. In quel caso l'idea è sfoltire. Eliminare norme che non servono più. Bisogna fare pulizia delle tante interferenze dei sistemi precedenti.**

**Ha più parlato con il presidente del Consiglio Conte della riforma del codice appalti?**

Sì, mi ha confermato che si vuole intervenire sul codice coinvolgendoci. Si pensava a un intervento a 360° con una riapertura della delega del 2015, che mi trova d'accordo. E ad alcuni interventi immediati di semplificazione ma non ne ho più sentito parlare e non mi pare il codice appalti sia fra le emergenze in questo momento.

**La legge di bilancio vuole rilanciare gli investimenti e crea nuovi strumenti come la centrale di progettazione e una nuova cabina di regia, Investitalia. Le sembra si vada sulla strada giusta?**

Eviterei di creare altre parole magi-

che come cabina di regia perché, alla prova dei fatti, incontrano grandi difficoltà a operare, soprattutto quando si tratta di raccordarsi a Regioni ed enti locali. Quanto al rilancio degli investimenti, nel 2017 c'è stata una ripresa dei bandi di gara e delle aggiudicazioni. Dovremmo concentrarci di più a capire dove si inceppa il percorso, anziché aggiungere strutture nuove.

**Secondo Lei dove si inceppa?**

A me sembra che si sia sottovalutato un tema di disponibilità di cassa delle amministrazioni in un Paese dove gli appalti non vengono pagati. Faccio l'esempio del consorzio Cociv sul Terzo valico. Dopo le inchieste abbiamo messo come nostro commissario l'ingegner Rettighieri che ha rimesso in moto l'opera e ora mi dice che si rallenta perché non ci sono più i soldi.

Spesso la disponibilità concreta della cassa passa per procedure complicatissime, delibere e decreti. Procedure molto complesse che, soprattutto per gli interventi maggiori, passano per il Cipe. Lì bisogna intervenire.

**Per il Terzo valico pesa anche il continuo processo di rivisitazione della programmazione che riguarda le grandi opere.**

Non voglio entrare nel merito delle singole opere ma vedo che la criticità sta nella durata della pianificazione. Oggi noi stiamo parlando di mandare in cantiere opere autostradali programmate negli anni '90. Per non parlare del Mose, programmato negli anni '80. Spesso le opere si scontrano con sensibilità politiche che cambiano nel tempo. La cosa peggiore è lasciare le opere a metà. Ma c'è anche un altro problema, un difetto di coinvolgimento delle popolazioni nella decisione sulle opere.

**Le norme sul debat public vorrebbero rimediare.**

Il decreto è ancora in corso di approvazione e comunque mi sembra una risposta molto debole. Bisogna spiegare ai cittadini i benefici di un'opera.

**Nel suo libro lei parla del modello italiano anticorruzione, dei passi avanti fatti con la legge Severino e l'istituzione dell'Anac. Perplesità, invece, sulla eliminazione della prescrizione dopo la sentenza di primo grado di cui si parla in questi giorni.**

È vero, sono contrario. Non c'è solo un profilo di incostituzionalità. Temo anche che l'effetto di un blocco della prescrizione possa essere, per eterogenesi dei fini, che i processi non si fanno più perché si appesantisce ulteriormente la macchina della giustizia. Mi faccia aggiungere che l'obiettivo del libro è aiutare a focalizzare una politica anticorruzione su elementi reali, superando equivoci che spesso si sentono nel dibattito pubblico. Faccio l'esempio del whistleblowing. Mi sono sentito spesso rispondere a questa proposta non con obiezioni inerenti al suo funzionamento, ma che le delazioni anonime sono pericolose. Peccato che le delazioni anonime non c'entrino nulla.

# Il Secolo XIX

---

## L'ANNUNCIO DI RIXI

### Savona, i danni allo scalo nel decreto per il viadotto

Venti milioni di euro di danni alle infrastrutture portuali di Savona che saranno coperti con i 200 milioni di euro che il governo si appresta a stanziare, nei prossimi quattro anni, per l'emergenza dopo il crollo del ponte Morandi. L'annuncio della copertura è arrivato dal viceministro ai trasporti Edoardo Rixi che ieri ha effettuato un sopralluogo a Savona, sulle banchine colpite dall'ondata di maltempo del giorno scorso. Rixi ha assicurato che i soldi saranno quelli previsti con la legge di Stabilità per il porto di Genova. La conta dei danni è arrivata in serata dagli industriali savonesi e confermata dallo stesso presidente dell'Authority Signorini. Il rogo delle auto invece sarà coperto dalle assicurazioni dei privati, mentre i danni indiretti devono ancora essere quantificati.

L'ECONOMIA DEL MARE LA COMPAGNIA FA CASSA DISMETTENDO LE QUOTE

## Darsena, l'addio dei portuali Le azioni a fondo internazionale

FULVI ■ A pagina 4

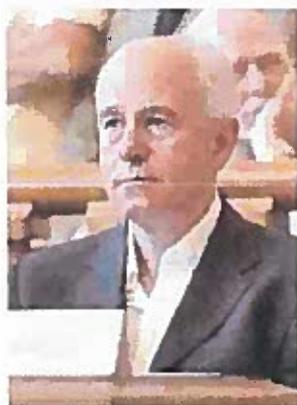


### I portuali vendono ai fondi di investimento

di ANTONIO FULVI

**SOTTO** un certo aspetto, è una mossa coraggiosa ed utile: garantisce finanza fresca alla Compagnia portuali e insieme la continuità del lavoro dei portuali nel primo terminal containers del porto. Però ha un prezzo: ed è la perdita di un altro pezzo di porto livornese.

**COSÌ** si può leggere l'accordo, raggiunto nelle ore scorse, tra Compagnia Portuali Livorno e Fondi d'investimento Infracapital per la cessione a questi ultimi, attraverso Gip, del residuo venti per cento delle azioni del terminal Darsena Toscana. Era



**PRESIDENTE**  
Enzo Rauei

nell'aria da mesi, come una delle operazioni possibili visto che non si è riusciti ancora a vendere l'interporto del Faldo, e di altri 'gioielli di famiglia' alla Clp ne restano pochi.

«E' VERO, abbiamo raggiunto l'accordo - si limita ad ammettere il presidente di Cpl, Enzo Rauei - in termini di reciproca fiducia. Quello che più ci interessa è la garanzia che il lavoro in Darsena toscana continuerà ad essere svolto con i portuali. E poi è anche la conferma che i Fondi sono interessati in maniera concreta anche alla Darsena Europa, pronti a intervenire non appena ci sarà la ga-

ra».

Non è sfuggito a nessuno che sulla prima gara bandita in questi giorni, quella per le prospezioni e le progettazioni delle opere fornace per la Darsena Europa, i vincitori fanno parte di un'associazione tra le quali sono alcuni dei più importanti operatori olandesi, strettamente in collaborazione con i fondi inglesi Infracapital.

**LA FIRMA** ufficiale con il passaggio delle quote azionarie, conferma ancora Rauei, avverrà entro la fine dell'anno, una volta applicate tutte le formule di garanzia relative anche alle concessioni demaniali.

## LA PROCEDURA

### Pronta la gara per i bacini di carenaggio

SI VA avanti, finalmente, anche sui bacini di carenaggio. La gara per la loro gestione – compresi i lavori di ristrutturazione del bacino in muratura che è ormai un rudere – dovrebbe partire entro pochi giorni, sulla base delle lettere di interesse presentate da due gruppi: gli spezzini di Jobson e il consorzio livornese Gestione bacini affiancato da Azimut/Benetti. Per quest'ultimo gruppo, la rimessa in efficienza del bacino galleggiante Mediterraneo è indispensabile a breve per il varo, previsto a metà di questo mese o poco oltre del primo megayacht mai costruito a Livorno, una nave da diporto di 102 metri circa che ha avuto fasi molto laboriose di costruzione, ma che è ormai a scafo pronto. Per vararlo il bacino Mediterraneo è indispensabile. Poi bisognerà trovargli una sistemazione a banchina per l'allestimento, che durerà almeno tre o quattro mesi e vedrà giornalmente a bordo centinaia di allestitori, livornesi e non. Si parla della banchina 76 che attualmente però è sotto sequestro in quanto vi stazionano due gru pericolanti. Anche questo sarà un tema da risolvere con la gara, e al più presto.

**PORTOFERRAIO** LA CONSULTA DEI SINDACI PRENDE ANCORA TEMPO

## Slitta l'aumento del contributo di sbarco

**FUMATA** grigia per il definitivo via libera da parte della consulta dei sindaci della gestione associata per il turismo all'aumento del contributo di sbarco per i passeggeri dei traghetti nel periodo di alta stagione che va dal 20 maggio al 20 settembre.

Contributo di sbarco che passerebbe da 3,5 a 5 euro generando un incremento degli introiti di circa un milione di euro che sareb-

be destinato per metà alla promozione turistica e per la parte rimanente ai comuni, diviso per quote parte. Nella riunione svoltasi ieri pomeriggio nella sala consiliare capoliverese che avrebbe dovuto ratificare la decisione presa nel maggio scorso, i primi cittadini non hanno raggiunto l'unità di intenti. Si è così deciso di aggiornare la seduta al prossimo 26 novembre.

A sollevare dubbi ed eccezioni sia di carattere procedurale che di opportunità, vista anche l'ultima stagione turistica non certo esaltante, sono stati il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari, da sempre scettico sull'aumento, e quello del nuovo comune di Rio Marco Corsini con quest'ultimo che ha evidenziato la necessità di coinvolgere nella decisione il proprio consiglio comunale.

ELBA, LA TASSA DI SBARCO

## Fumata grigia tra i sindaci sull'aumento a cinque euro

L'aumento del contributo di sbarco da 3,50 a 5 euro nel periodo di alta stagione non ha ancora ottenuto il via libera definitivo. / INCRONACA



Turistia Portoferraio

TURISMO E BALZELLI

## Contributo di sbarco È fumata grigia dal vertice dei sindaci sull'aumento a 5 euro

Corsini e Ferrari sollevano dubbi sulla strategia di Barbetti. Discussione ancora aperta e rinviata al 26 novembre

CAPOVERI

L'aumento del contributo di sbarco da 3,50 a 5 euro nel periodo di alta stagione non ha ancora ottenuto il via libera definitivo. La ratifica al rincaro, che ormai sembrava cosa fatta tra i sindaci, è stata rinviata alla prossima riunione della conferenza dei sindaci sul tema del turismo, che è stata fissata per il prossimo 26 novembre. È questo l'esito della riunione che si è tenuta ieri pomeriggio nella sala consiliare del Comune di Capoliveri, nel corso della quale, tra i vari punti all'ordine del giorno, è stata portata la ratifica dell'aumento del contributo, già stabilito dai primi cittadini dell'isola nel maggio scorso. In quell'occasione, tuttavia, non era ancora stato eletto il nuovo sindaco del Comune riunificato di Rio.

Ed è stato proprio Marco Corsini, primo cittadino riiese, ad aver messo sul tavolo alcuni dubbi, sia di natura metodologica che strategica, riguardo all'aumento del contributo di sbarco, riaprendo di fatto una posizione che pareva chiusa. Nello scorso maggio, infatti, tutti i Comuni elbani avevano dato il via libera all'aumento del contributo di sbarco da



Turisti sbarcano a Portoferraio

3,50 a 5 euro nel periodo di alta stagione. Un aumento che, secondo le stime della Gestione associata del turismo, assicurerebbero un aumento del gettito di circa 1 milione di euro che andrebbe per il 50% alla Gestione associata del turismo per le attività di promozione e per il restante 50% ai Comuni con quote di circa 70mila

euro a testa, con una quota doppia per il Comune di Portoferraio. Il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari, a maggio, era stato l'unico a dichiararsi contrario alla proposta di aumento del contributo di sbarco, ritenendo indispensabile - prima di modificare la quota - la definizione di una lista e di una programmazione dettagliata delle opere comprensoriali sulla realizza-

zione delle quali investire la maggior parte del gettito.

Il nuovo sindaco di Rio, secondo quanto appreso, ha invece sollevato dubbi sul metodo utilizzato per deliberare l'aumento, con i consigli comunali che - di fatto - sono relegati a ratificare le decisioni della consulta dei sindaci. Altro punto "sensibile" per il nuovo primo cittadino riiese è quello politico: la decisione di aumentare il contributo non sarebbe molto popolare nel consiglio comunale di Rio e in ogni caso lo scenario rispetto a quando è stata presa la decisione dei sindaci è cambiato nel giro di pochi mesi. Lo scenario attuale, infatti, parla di un calo delle presenze turistiche sull'isola d'Elba e, per questo motivo, l'intenzione di mettere mano al contributo di sbarco, aumentando la quota non sembra la soluzione più adeguata.

Nel corso della discussione il sindaco Capoliveri

Il primo cittadino riiese perplesso sul rincaro dopo un anno segnato da un calo di turisti

Ruggero Barbetti ha di nuovo messo sul tavolo l'ipotesi. In caso di mancato accordo sul contributo di sbarco, di rompere il patto della gestione associata e di tornare alla suddivisione prevista dalla legge sul contributo di sbarco (che penalizzerebbe i comuni più piccoli come Rio).

La discussione è tuttavia stata interrotta prima di arrivare a una eventuale rottura e rinviata al prossimo 26 luglio.

Stesso destino per gli altri punti all'ordine del giorno, tra cui la firma della convenzione per un servizio navetta dall'aeroporto di Pisa all'isola d'Elba e il contributo di 70mila euro a sostegno del frantoio intercomunale situato a Portoferraio. Se ne parlerà tra venti giorni. —

© 2018 ELBA GUSTO BY WWW.EL

## Maltempo a Civitavecchia devastata la Marina: "Necessaria la barriera soffolta"

*Il Sindaco Cozzolino chiede all'Authority di provvedere sul progetto barriera soffolta. Il presidente dell'ente di Majo si dice disponibile a cofinanziare il progetto, sebbene l'area sia fuori dalla circoscrizione dell'ente.*

**CIVITAVECCHIA** - L'ondata di mal tempo che si è abbattuta nei giorni scorsi su parte della penisola ha provocato danni un po' ovunque. Anche a Civitavecchia la mareggiata che si è abbattuta sul litorale ha fatto una vera e propria "strage" sulla marina. Il **sindaco, Antonio Cozzolino**, pertanto ha rivolto un appello al presidente dell'Autorità di Sistema portuale per la realizzazione di **una barriera soffolta che serva da protezione per la marina e la zona antistante al porto**. Il presidente dell'Authority, **Francesco Maria di Majo**, ha rinnovato al sindaco la disponibilità dell'ente a mettere in sicurezza l'area, **sebbene la zona non rientri nella circoscrizione dell'Authority**.

*"Negli incontri avuti nelle scorse settimane con il sindaco Cozzolino - ha specificato di Majo in una nota dell'ente - ho fatto presente che l'ente condivide l'importanza e la necessità di mettere in sicurezza l'area in questione dando, quindi, la disponibilità affinché tale intervento venga inserito nel nuovo Accordo che dovremo stipulare con il Comune".*  
*"Pertanto, - ha concluso il presidente dei porti laziali- rinnovo al sindaco di Civitavecchia l'impegno di questa amministrazione a dar seguito alla sottoscrizione di un nuovo Protocollo d'Intesa che, a differenza dell'Accordo del 2015 (che si basa essenzialmente su non ben definiti oneri economici derivanti dall'impatto, in termini negativi, dei crocieristi sulla città) stabilisca, concordemente tra la AdSP e l'amministrazione civica, l'impegno di cofinanziare alcuni interventi ed opere al di fuori della circoscrizione dell'AdSP che determinano, però, benefici in termini di valorizzazione del waterfront e di accesso all'area portuale. Tra queste opere ed interventi avevamo convenuto, nell'ultimo incontro con il Sindaco presso i miei uffici lo scorso 8 ottobre, che venisse anche inclusa la realizzazione della barriera soffolta".*

## L'AdSP a favore di una barriera soffolta che protegga la marina

Civitavecchia, 5 novembre 2018 - A seguito dei danni provocati dall'eccezionale ondata di maltempo di questi ultimi giorni che si è abbattuta sulla città di Civitavecchia e al conseguente invito del Sindaco, Antonio Cozzolino, nei confronti di questa AdSP a provvedere alla realizzazione di una barriera soffolta che protegga la marina, l'Avv. Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ci tiene a precisare che l' AdSP ha già manifestato, benché l'area in questione sia al di fuori della circoscrizione dell'Autorità', la propria disponibilità a fornire un supporto nella realizzazione di tale barriera.

“Negli incontri avuti nelle scorse settimane con il sindaco Cozzolino - sottolinea il Presidente di Molo Vespucci - ho fatto presente che l'ente condivide l'importanza e la necessità di mettere in sicurezza l'area in questione dando, quindi, la disponibilità affinché tale intervento venga inserito nel nuovo Accordo che dovremo stipulare con il Comune”.

“Pertanto, - conclude di Majo - rinnovo al sindaco di Civitavecchia l'impegno di questa amministrazione a dar seguito alla sottoscrizione di un nuovo Protocollo d'Intesa che, a differenza dell'Accordo del 2015 (che si basa essenzialmente su non ben definiti oneri economici derivanti dall'impatto, in termini negativi, dei crocieristi sulla città) stabilisca, concordemente tra la AdSP e l'amministrazione civica, l'impegno di cofinanziare alcuni interventi ed opere al di fuori della circoscrizione dell'AdSP che determinano, però, benefici in termini di valorizzazione del waterfront e di accesso all'area portuale. Tra queste opere ed interventi avevamo convenuto, nell'ultimo incontro con il Sindaco presso i miei uffici lo scorso 8 ottobre, che venisse anche inclusa la realizzazione della barriera soffolta”.

# Pas: l'Authority cerca il nuovo amministratore unico

*Dopo le dimissioni inaspettate di Andrea Rigoni l'incarico è ricoperto attualmente da Vincenzo Conte, già direttore tecnico della società che si occupa di sicurezza all'interno del porto, partecipata al 100% da Molo Vespucci. Ci sarà tempo fino al 15 novembre per presentare le candidature*

CIVITAVECCHIA - Dopo le polemiche seguite alla nomina senza evidenza pubblica ad amministratore unico, seppure a tempo, di Vincenzo Conte, già direttore tecnico della Port Authority Security e gli esposti presentati da due diversi professionisti locali, l'Autorità di Sistema Portuale ha pubblicato un [nuovo avviso di selezione pubblica per titoli](#) finalizzato alla nomina del nuovo amministratore unico della società - partecipata al 100% da Molo Vespucci - che si occupa di sicurezza all'interno dello scalo.

Ci sarà tempo fino alle ore 12 del 15 novembre prossimo per presentare la propria candidatura. Tra i requisiti richiesti la comprovata esperienza professionale pluriennale (almeno 5 anni) conseguita con incarichi dirigenziali nel settore della sicurezza pubblica e/o privata equiparabile, con preferenza nella Maritime Security.

Nei giorni scorsi la società è stata al centro di una serie di polemiche. La prima proprio quella legata alla nomina di Conte dopo le dimissioni di Andrea Rigoni - dopo soli tre mesi dall'insediamento in sostituzione dell'ex generale dell'Arma Umberto Saccone - da amministratore unico della Pas. La decisione del socio unico, l'Authority, di indicarlo come guida della società ha portato con sé diversi dubbi e perplessità: la prima quella di una presunta possibile incompatibilità per Conte, tra il ruolo di direttore tecnico ricoperto già da tempo e quello di amministratore unico della stessa società. Ci sono poi i due esposti presentati da altrettanti professionisti locali che avevano presentato la propria candidatura alla selezioni pubblica: esposti attraverso i quali sono state messe nero su bianco presunte illegittimità, vizi procedurali e criticità proprio nella nomina dell'amministratore unico. Infine c'è la questione relativa allo "stato di salute" della Pas e sulla sua situazione economico finanziaria: questione, questa, piuttosto delicata e che è in corso di valutazione da parte del comitato di gestione portuale. Un argomento, questo, che verrà trattato probabilmente già nella prossima seduta.

# Informare

---

**Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico dei container nei porti di Napoli e di Salerno è cresciuto del +7,8% e del +1,1%**

*Il traffico dei crocieristi è aumentato rispettivamente del +11,5% e del +20,8%*

Nei primi nove mesi di quest'anno i porti di Napoli e di Salerno, che - così come il porto di Castellammare di Stabia - sono amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, hanno movimentato un traffico dei container pari ad un totale di 761mila teu, con una progressione del +4,7% sul corrispondente periodo del 2017, di cui 402mila teu allo sbarco (+8,4%) e 358mila teu all'imbarco (+0,8%).

Il solo porto di Napoli ha registrato un traffico di 418mila teu (+7,8%), di cui 215mila teu portati dalle portacontainer entrate nello scalo (+7,1%) e 202mila teu da quelle in uscita (+8,6%). Complessivamente i contenitori pieni sono stati 313mila teu (+1,4%) e quelli vuoti 105mila teu (+32,8%). Il solo flusso di traffico dei container trasbordati da una nave ad un'altra all'interno dello scalo portuale partenopeo è stato pari a 17mila teu (-21,8%). In termini di peso il traffico dei container movimentato dal porto di Napoli nel periodo gennaio-settembre del 2018 si è attestato a quasi 4,3 milioni di tonnellate (-1,9%). Inoltre lo scalo portuale ha movimentato 4,1 milioni di tonnellate di rotabili (-6,4%) e 4,0 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+5,3%), di cui 2,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+3,5%), 786mila tonnellate di gas naturale liquefatto (+11,9%) e 337mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+35,7%).

Il traffico containerizzato movimentato dal solo porto di Salerno è ammontato a 343mila teu (+1,1%), di cui 187mila teu in ingresso nello scalo (+9,9%) e 156mila teu in uscita (-7,7%). Il totale dei container pieni è stato pari a 263mila teu (+2,8%) e quello dei container vuoti a 80mila teu (-4,2%). Il traffico di transhipment è stato pari a 12mila teu (+7,3%). Le tonnellate di traffico containerizzato movimentate dal porto di Salerno sono state più di 4,2 milioni di tonnellate (-1,4%). Inoltre il porto ha movimentato 5,9 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (-6,0%) e 105mila tonnellate di rinfuse solide (+15,6%).

Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico crocieristico nei due porti campani è stato di 892mila passeggeri (+12,1%), di cui 73mila passeggeri allo sbarco/imbarco (-12,8%) e 819mila passeggeri in transito (+15,1%). A questi si aggiungono 6,3 milioni di passeggeri portati dai traghetti e dai servizi marittimi locali (+2,7%), di cui 879mila movimentati dai primi servizi (+5,5%) e 5,5 milioni dai secondi (+2,2%).

Il traffico dei crocieristi nel solo scalo di Napoli è stato di 822mila passeggeri (+11,5%), di cui 73mila come home port (-12,9%) e 749mila in transito (+14,6%). Il traffico generato da traghetti e servizi locali è stato di oltre 5,6 milioni di passeggeri (+1,7%).

A Salerno i crocieristi sono stati 70mila (+20,8%), per la quasi totalità in transito. I passeggeri dei traghetti e degli altri servizi sono stati 692mila (+11,5%).

## Genova-Porto Torres: nessun disimpegno da parte di Tirrenia. In arrivo nuova nave Ro-Ro

(FERPRESS) – Milano, 6 NOV – “Nessun disimpegno del Gruppo Onorato e quindi di Tirrenia dal servizio tra Genova e Porto Torres. È vero invece il contrario e a confermarlo sono i vertici di Tirrenia: sul settore merci in questa direttrice di carico sarà infatti collocata una nuova nave Ro-Ro che consentirà di ottimizzare le frequenze del servizio confermando l’impegno sull’area di Sardegna che gravita su Porto Torres”.

**Lo scrive in un comunicato stampa il Gruppo Onorato. “Per quanto riguarda invece i passeggeri e quindi le navi ferries il Gruppo precisa come non esista alcun monopolio sulla Genova-Porto Torres, linea sulla quale operano Tirrenia, ma anche GNV e Grimaldi.**

È proprio per questo che la polemica su un presunto ruolo monopolista è alimentata ad arte, mentre il gruppo Onorato opera in una pura logica di mercato e gestisce il servizio secondo logiche commerciali.

Per quanto riguarda le tratte coperte dalla Convenzione, il Gruppo conferma come siano ampiamente rispettate le regole previste nella Convenzione stessa, sia per quanto riguarda le frequenze, sia per quanto riguarda i prezzi, che sono comunque al di sotto di quanto stabilito”, conclude la nota aziendale.

## Shipping: Tirrenia (Gruppo Onorato) si rafforza in Sicilia

Incremento del traffico merci del 46% su linee da e per Catania

Tirrenia si rafforza in Sicilia. La Compagnia del gruppo Onorato ha registrato una crescita di traffico nel porto di Catania. In settembre le sole navi Tirrenia impegnate sulla rotta Genova-Livorno-Catania-Malta hanno segnato un incremento record superiore al 46% rispetto al corrispondente periodo del 2017 trasportando 266.000 metri lineari di carico. Lo ha reso noto lo stesso gruppo Onorato, annunciando che fra dicembre prossimo e gennaio 2019 Tirrenia vedrà l'entrata in servizio delle due più grandi ro-ro operanti in Mediterraneo. Varate fra maggio ed agosto nel cantiere tedesco di Flensburg e dotate dei più moderni sistemi per l'abbattimento dei fumi, la "Alf Pollak" e la "Maria Grazia Onorato" potranno trasportare 4200 mt lineari di carico rotabile (300 semirimorchi).

"I collegamenti da e per la Sicilia hanno base nel Terminal Catania, gestito direttamente da noi - precisa il Gruppo - L'hub di Catania ha già registrato su base annua un incremento di traffico di oltre il 20% per le due nuove rotte per Napoli e Malta, sulle quali è stata impiegata la "Hartmut Puschmann" (di bandiera italiana e con equipaggio italiano)". "Siamo soddisfatti delle indicazioni sui volumi delle merci da e per la Sicilia - ha affermato Alessandro Onorato, vice presidente del gruppo e responsabile commerciale - che confermano una volta di più la validità della scelta strategica compiuta da Tirrenia".

# Riduzione delle corse Tirrenia sulla Porto Torres-Genova?

Botta e risposta tra il sindaco Wheeler e il gruppo Onorato

PORTO TORRES – “La riduzione delle corse estive della tratta da Porto Torres e Genova della Tirrenia è stata un fulmine a ciel sereno, soprattutto dopo le parole di rassicurazione dell’armatore Achille Onorato, arrivate a fine Agosto e che facevano seguito alle dichiarazioni a mezzo stampa in cui Porto Torres non veniva citata”.

Così il sindaco della città sarda Sean Wheeler, si dichiara preoccupato per le ricadute negative che una possibile conferma della riduzione delle corse potrebbero avere, “sia per il trasporto passeggeri, sia per quello merci”.

“Non poter contare sulla doppia corsa nel periodo di maggior afflusso turistico -continua Wheeler- potrebbe andare a penalizzare il territorio. Ho già sentito i referenti territoriali della compagnia e mi sono state fornite delle spiegazioni di tipo commerciale. Crediamo però sia necessario un confronto e per questo motivo ho chiesto di programmare un appuntamento con gli armatori. Ho ricevuto la massima disponibilità e l’incontro dovrebbe avvenire già nelle prossime settimane. Eppure non posso evitare di sottolineare come la promessa di un colloquio, fatta già ad Agosto, avvenne in seguito alle dichiarazioni di Achille Onorato fatte alla stampa dove non veniva fatta alcuna menzione di Porto Torres”. “Allo stesso modo -spiega il sindaco- ho scritto ufficialmente al ministro dei Trasporti Toninelli, all’assessore ai Trasporti della regione Sardegna e al presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna Massimo Deiana, sia per esprimere le mie preoccupazioni, sia per chiedere un loro interessamento alla vicenda. La decisione di Tirrenia arriva infatti in un momento di espansione del nostro scalo marittimo e merita la massima attenzione, anche perché si tratta di una compagnia che gode dei contributi statali per garantire la continuità territoriale marittima”.

La risposta del gruppo Onorato non ha tardato ad arrivare, con la dichiarazione tramite una nota in cui si afferma che “nessun disimpegno del gruppo Onorato e quindi di Tirrenia dal servizio tra Genova e Porto Torres. È vero invece il contrario e a confermarlo sono i vertici di Tirrenia: sul settore merci in questa direttrice di carico sarà infatti collocata una nuova nave ro-ro che consentirà di ottimizzare le frequenze del servizio confermando l’impegno sull’area di Sardegna che gravita su Porto Torres.

Per quanto riguarda invece i passeggeri e quindi le navi ferries il gruppo precisa come non esista alcun monopolio sulla Genova-Porto Torres, linea sulla quale operano Tirrenia, ma anche Gnv e Grimaldi.

È proprio per questo che la polemica su un presunto ruolo monopolista è alimentata ad arte, mentre il gruppo Onorato opera in una pura logica di mercato e gestisce il servizio secondo logiche commerciali.

Per quanto riguarda le tratte coperte dalla Convenzione, il gruppo conferma come siano ampiamente rispettate le regole previste nella Convenzione stessa, sia per quanto riguarda le frequenze, sia per quanto riguarda i prezzi, che sono comunque al di sotto di quanto stabilito”.

## AdSP MAM, UniBA e Propeller Club insieme per sviluppare percorsi formativi

BRINDISI – L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha sottoscritto con l’Università degli Studi di Bari e con il Propeller Club di Brindisi un accordo di cooperazione culturale e scientifica, con l’obiettivo di promuovere percorsi formativi finalizzati al costante aggiornamento tecnico-operativo nelle materie dello shipping, dei trasporti marittimi e della logistica.

Attraverso l’accordo si intende avviare, principalmente nella città di Brindisi, corsi di alta specializzazione indirizzati soprattutto ai giovani che vogliono investire e indirizzare il proprio futuro in attività imprenditoriali afferenti il porto e il mare.

“In una situazione di crisi congiunturale globale, – commenta il presidente dell’AdSP Ugo Patroni Griffi- il comparto marittimo si distingue per la capacità di fare e generare sviluppo. L’economia del mare è una forza imprenditoriale che rappresenta un motore per la produzione economica, tanto che il valore aggiunto prodotto dalla blue economy ha superato nel 2016 i 44 miliardi di euro (pari al 3% dell’economia italiana). In tale contesto i giovani, continua il Presidente, recitano un ruolo propulsivo. Circa 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da under 35. Ancor più forte è la presenza del genere femminile nell’economia del mare: più del 20% delle imprese risultano, infatti, a guida rosa. In ragione di tali dati – conclude Patroni Griffi- e considerato il forte rapporto osmotico tra Brindisi e il suo porto abbiamo deciso di offrire a coloro i quali intendano investire nello shipping, nella logistica e nei trasporti marittimi gli strumenti necessari per riuscire in un mondo in incessante evoluzione”

Per rendere attuativi i termini dell’accordo è stato istituito un Comitato paritetico, ciascun soggetto coinvolto ha indicato i propri rappresentanti che si riuniranno e opereranno a titolo meramente gratuito. L’AdSP MAM sarà rappresentata da Tiziana Brigante, Eleonora Sciscio e Stefano Carbonara.

## Shipping, trasporti marittimi e logistica: corsi di alta specializzazione a Brindisi

Adps, UniBa e Propeller hanno sottoscritto un accordo di cooperazione culturale e scientifica. Costituito un Comitato paritetico

### Shipping, trasporti marittimi e logistica: corsi di alta specializzazione a Brindisi

BRINDISI - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha sottoscritto con l'Università degli Studi di Bari e con il Propeller Club di Brindisi un accordo di cooperazione culturale e scientifica, con l'obiettivo di promuovere percorsi formativi finalizzati al costante aggiornamento tecnico-operativo nelle materie dello shipping, dei trasporti marittimi e della logistica. Attraverso l'accordo si intende avviare, principalmente nella città di Brindisi, corsi di alta specializzazione indirizzati soprattutto ai giovani che vogliono investire e indirizzare il proprio futuro in attività imprenditoriali afferenti il porto e il mare.

“In una situazione di crisi congiunturale globale, - commenta il presidente dell'AdSP Ugo Patroni Griffi- il comparto marittimo si distingue per la capacità di fare e generare sviluppo. L'economia del mare è una forza imprenditoriale che rappresenta un motore per la produzione economica, tanto che il valore aggiunto prodotto dalla blue economy ha superato nel 2016 i 44 miliardi di euro (pari al 3% dell'economia italiana)”.

“In tale contesto i giovani, continua il Presidente, recitano un ruolo propulsivo. Circa 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da under 35. Ancor più forte è la presenza del genere femminile nell'economia del mare: più del 20% delle imprese risultano, infatti, a guida rosa. In ragione di tali dati – conclude Patroni Griffi- e considerato il forte rapporto osmotico tra Brindisi e il suo porto abbiamo deciso di offrire a coloro i quali intendano investire nello shipping, nella logistica e nei trasporti marittimi gli strumenti necessari per riuscire in un mondo in incessante evoluzione”

Per rendere attuativi i termini dell'accordo è stato istituito un Comitato paritetico, ciascun soggetto coinvolto ha indicato i propri rappresentanti che si riuniranno e opereranno a titolo meramente gratuito. L'AdSP Mam sarà rappresentata da Tiziana Brigante, Federica Sciscio e Stefano Carbonara.

### Inaugurazione anno accademico

Martedì 6 novembre, intanto, alle ore 17.30, presso il Polo Universitario “Vittorio Valerio” nell'ex complesso ospedaliero Di Summa a Brindisi, si svolgerà la cerimonia di inaugurazione dell'Anno Accademico 2018/2019 dei Corsi di Laurea nelle Professioni Sanitarie in Fisioterapia e Infermieristica.

Il saluto alle matricole sarà portato dal Direttore Generale Asl Br Giuseppe Pasqualone, dall'Arcivescovo S.E. Monsignor Caliendo e dai rappresentanti delle Autorità civili e religiose. Per la Scuola di Medicina - Consiglio Interclasse Brindisi-Lecce-Tricase e per il Rettorato interverrà la Presidente Annamaria Sardanelli.

PUBBLICITÀ

[inRead invented by Teads](#)

Durante la cerimonia sarà presentato il report del progetto di interazione italo-africana promosso dagli studenti del Polo Universitario in collaborazione con ONG 'I LOSì' e con Associazione 'V. Valerio' per la ristrutturazione di un ambulatorio sanitario a Glei in Togo in memoria dello studente Francesco Campanella.

## Economia del mare, verso corsi di alta specializzazione

● L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSp Mam) ha sottoscritto con l'Università degli Studi di Bari e con il Propeller Club di Brindisi un accordo di cooperazione culturale e scientifica, con l'obiettivo di promuovere percorsi formativi finalizzati al costante aggiornamento tecnico-operativo nelle materie dello shipping, dei trasporti marittimi e della logistica.

Attraverso l'accordo si intende avviare, principalmente nella città di Brindisi, corsi di alta specializzazione indirizzati soprattutto ai giovani che vogliono investire e indirizzare il proprio futuro in attività imprenditoriali afferenti il porto e il mare.

«In una situazione di crisi congiunturale globale - commenta il presidente dell'AdSP Ugo Patroni Griffi - il comparto marittimo si distingue per la capacità di fare e generare sviluppo. L'economia del mare è una forza imprenditoriale che

rappresenta un motore per la produzione economica, tanto che il valore aggiunto prodotto dalla blue economy ha superato nel 2016 i 44 miliardi di euro (pari al 3% dell'economia italiana). In tale contesto i giovani, continua il Presidente, recitano un ruolo propulsivo. Circa 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da under 35. Ancora più forte è la presenza del genere femminile nell'economia del mare: più del 20% delle imprese risultano, infatti, a guida rosa. In ragione di tali dati - conclude Patroni Griffi - e considerato il forte rapporto osmotico tra Brindisi e il suo porto abbiamo deciso di offrire a coloro i quali intendano investire nello shipping, nella logistica e nei trasporti marittimi gli strumenti necessari per riuscire in un mondo in incessante evo-

luzione».

Per rendere attuativi i termini dell'accordo è stato istituito un Comitato paritetico, ciascun soggetto coinvolto ha



PANORAMICA Il porto visto dall'alto

indicato i propri rappresentanti che si riuniranno e opereranno a titolo meramente gratuito. L'AdSP Mam sarà rappresentata da Tiziana Brigante, Federica Sciscio e Stefano Carbonara.

Potenziata l'offerta universitaria: l'obiettivo è rivolgersi ai giovani che vogliono puntare su attività imprenditoriali tra porto e mare

## Shipping e trasporti: accordo per corsi d'alta specializzazione

*E oggi si tiene l'inaugurazione dell'anno accademico per le professioni sanitarie*



### L'idea

#### Una nuova sede



Intanto sabato, nella sede dell'Autorità portuale si terrà un incontro, organizzato dal consigliere Bozzetti, al quale parteciperà anche il sottosegretario all'Istruzione Salvatore Giuliano. Obiettivo dichiarato: attivare a Brindisi, se possibile già dal prossimo anno accademico 2019-2020, un corso di laurea magistrale in Economia del mare.

L'università a Brindisi non è più una clumera, anzi gli studi universitari sono una realtà ormai consolidata nella nostra città. È stato sottoscritto nei giorni scorsi un accordo di cooperazione culturale e scientifica tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, l'Università degli Studi di Bari e il Propeller Club di Brindisi, con l'obiettivo di promuovere percorsi formativi finalizzati al costante aggiornamento tecnico-operativo nelle materie dello shipping, dei trasporti marittimi e della logistica.

Attraverso l'accordo saranno avviati a breve in città corsi di alta specializzazione indirizzati soprattutto ai giovani che vogliono investire e indirizzare il proprio futuro in attività imprenditoriali riguardanti il porto e il mare.

«In una situazione di crisi congiunturale globale, con-

menta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi: il comparto marittimo si distingue per la capacità di fare e generare sviluppo. L'economia del mare è una forza imprenditoriale che rappresenta un motore per la produzione economica, tanto che il valore aggiunto prodotto dalla blue economy ha superato nel 2016 i 44 miliardi di euro (pari al 3% dell'economia italiana). In tale contesto i giovani, continua il Presidente, recitano un ruolo propulsivo. Circa 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da under 35. Ancor più forte è la presenza del genere femminile nell'economia del mare: più del 20% delle imprese risultano, infatti, a guida rosa». Sempre in tema di università questo pomeriggio, alle 17.30, presso il polo universitario "Valerio"

di Brindisi, sarà inaugurato l'anno accademico dei corsi di laurea nelle professioni sanitarie. A portare il saluto alle matricole sarà il direttore generale Asl di Brindisi Giuseppe Pasqualone, poi è previsto l'intervento di monsignor Callandro. Per la Scuola di Medicina - Consiglio Interclass

Brindisi-Lecce-Tricase e per il Rettorato interverrà la Presidente Annamaria Sardanelli.

Durante la cerimonia sarà presentato il report del progetto di interazione italo-africana promosso dagli studenti del Polo Universitario in collaborazione con l'organizzazione non governativa "I Losi" c



con l'associazione "Valerio" per la ristrutturazione di un ambulatorio sanitario a Glei in Togo in memoria dello studente Francesco Campanella.

Intanto sabato, nella sede dell'Autorità portuale di Brindisi si terrà un incontro, organizzato dal consigliere Bozzetti, al quale parteciperanno il presidente Patroni Griffi, il rettore dell'Università di Bari Antonio Uricchio, il professore Giovanni Lagina del medesimo ateneo, il presidente del Distretto nautico pugliese Giuseppe Danese ed il sottosegretario all'Istruzione Salvatore Giuliano. Obiettivo dichiarato: attivare a Brindisi, se possibile già dal prossimo anno accademico 2019-2020, un corso di laurea magistrale in Economia del mare.

L'idea, tra l'altro, è perfettamente compatibile con le intenzioni della nuova amministrazione comunale, che ha di recente sottoscritto una convenzione proprio per ospitare i corsi di laurea dell'Università di Bari, oltre che alcuni spazi della biblioteca provinciale (chiusa da due anni) nell'ex convento Santa Chiara, dunque in pieno centro.

## Trasporti: Tirrenia cresce in Sicilia

Incremento del traffico merci per i collegamenti con Catania

(ANSA) - GENOVA, 5 NOV - Tirrenia consolida la propria presenza in Sicilia, dove la compagnia del gruppo Onorato sta sperimentando una crescita costante di traffico merci nel porto di Catania. Nel solo mese di settembre 2018 sulla rotta Genova-Livorno-Catania-Malta le merci trasportate hanno segnato un incremento record superiore al 46% rispetto al corrispondente periodo del 2017, arrivando a quota 266.000 metri lineari di carico. Il lancio di questa linea sulla Sicilia ha spinto il gruppo Onorato a rafforzare la flotta di Tirrenia, che tra dicembre prossimo e gennaio 2019 riceverà l'Alf Pollak e la Maria Grazia Onorato, due tra le più grandi navi ro-ro che opereranno in Mediterraneo. Costruite dal cantiere tedesco di Flensburg, queste due unità saranno dotate dei più moderni sistemi per abbattimento dei fumi e saranno in grado di trasportare 4.200 metri lineari di carico rotabile, che equivale a più di 300 semirimorchi.

"La linea Genova-Livorno-Catania-Malta - spiega Tirrenia in una nota - ha infatti registrato in questi mesi un altissimo coefficiente di carico rendendo urgente l'introduzione in servizio di nuove unità in grado di soddisfare la domanda crescente dell'autotrasporto".

I collegamenti marittimi da e per la Sicilia hanno base nel Terminal Catania Port Services, gestito direttamente dal gruppo Onorato, che ha registrato su base annua un incremento di traffico di oltre il 20%, per le due nuove rotte per Napoli e Malta, sulle quali è stata impiegata la nave Hartmut Puschmann (di bandiera italiana e con equipaggio italiano).

"Siamo decisamente soddisfatti delle indicazioni sui volumi delle merci da e per la Sicilia, che confermano una volta di più la validità della scelta strategica compiuta da Tirrenia e finalizzata a rafforzare in tempi molto rapidi il settore cargo attraverso investimenti mirati e una qualità altissima delle nuove navi" ha affermato Alessandro Onorato vice presidente del gruppo e responsabile commerciale.

# Informare

---

**Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Palermo è diminuito del -7,5%**

*A Termini Imerese è stata registrata una crescita del +48,2%*

Nel terzo trimestre di quest'anno il porto di Palermo ha movimentato quasi 1,5 milioni di tonnellate, con una flessione del -7,5% rispetto a 1,6 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2017. Le merci varie hanno totalizzato meno di 1,4 milioni di tonnellate (-8,2%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di rotabili (-9,1%) e 45mila tonnellate di merci containerizzate (+26,4%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 117mila tonnellate (+15,4%) e quelle solide a 5mila tonnellate (-73,8%). Nel settore dei passeggeri il traffico è stato di 866mila persone (+5,2%), di cui 147mila crocieristi (+15,9%), 649mila passeggeri dei traghetti (+15,5%) e 70mila passeggeri dei servizi locali (+1,9%).

Nel terzo trimestre del 2018 il vicino scalo portuale di Termini Imerese ha movimentato 328mila tonnellate di merci (+48,2%), di cui 288mila tonnellate di rotabili (+61,2%) e 41mila tonnellate di rinfuse secche (-5,6%). I passeggeri sono stati 31mila (-36,4%).

Nei primi nove mesi di quest'anno il porto di Palermo ha movimentato 4,6 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -3,1% sul corrispondente periodo del 2017, di cui 3,0 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-4,2%) e 1,6 milioni di tonnellate di carichi all'imbarco (-1,2%). Le merci varie sono diminuite complessivamente del -3,7% attestandosi a 4,3 milioni di tonnellate, di cui 4,1 milioni di tonnellate di rotabili (-4,6%) con 191mila mezzi pesanti movimentati (-2,9%) e 153mila tonnellate di merci in container (+27,5%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 12mila teu (+21,2%). Il traffico di auto nuove di fabbrica è stato di 36mila veicoli (-21,5%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 297mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+5,8%) e in quello delle rinfuse solide il totale è stato di 31mila tonnellate (+0,1%), di cui 16mila tonnellate di cereali (-29,8%) e 15mila tonnellate di altri carichi (+83,5%). Nel comparto dei passeggeri il traffico è stato di più di 1,6 milioni di persone (+11,4%), di cui 435mila crocieristi (+131,5%) inclusi 58mila allo sbarco/imbarco (-7,4%) e 376mila in transito (+136,3%), 1,1 milioni di passeggeri dei traghetti (+6,3%) con un totale di 372mila auto al seguito dei passeggeri (+8,3%) e 103mila passeggeri dei servizi marittimi locali (-1,7%).

Nei primi nove mesi del 2018 il porto di Termini Imerese ha movimentato 947mila tonnellate di merci (+122,4%), di cui 798mila tonnellate di rotabili (+146,3%) totalizzate con un traffico di mezzi pesanti di 25mila unità (+187,7%) e 149mila tonnellate di rinfuse solide (+46,1%), di cui 51mila tonnellate di cereali (+84,1%) e 97mila tonnellate di altri carichi (+31,7%). Il traffico di auto nuove è stato di 8mila unità (+56,7%). Nel segmento dei passeggeri i traghetti approdati a Termini Imerese hanno movimentato 46mila persone (-28,6%) con 20mila auto al seguito (-24,8%).

## **Comuni a caccia di soldi: «Una tassa sui passeggeri dei porti»**

Roma - L'Anci propone l'istituzione di «una specifica entrata propria delle Città metropolitane, in attuazione del decreto legislativo 68 del 2011, la cui previsione è finora rimasta inattuata». Lo ha sollecitato durante un'audizione in Commissione Finanze e Tesoro del Senato il vicepresidente dell'Anci e sindaco di Livorno Filippo Nogarin. Secondo l'amministratore toscano tutto ciò sarebbe utile per «assicurare la disponibilità immediata del nuovo strumento fiscale», prevedendo anche un tributo diretto «sull'imbarco/sbarco dei passeggeri nei porti e aeroporti siti nel territorio delle città metropolitane, anziché rimandare ad un successivo provvedimento attuativo». «Il riparto dell'entrata tra le Città metropolitane - ha aggiunto Nogarin - verrebbe articolato in due quote: la prima (60% dell'incasso) direttamente calibrata sul gettito territorialmente acquisito; la seconda in base a un accordo sottoscritto presso la Conferenza Stato-Città, al fine di perequare l'entrata sulla base di criteri di dimensione e di fabbisogno, anche per contrastare l'ampia variabilità del gettito direttamente acquisibile in ragione della diversa collocazione delle infrastrutture portuali e aeroportuali».

## Ferrovie, al via il primo servizio merci su alta velocità

Bologna - L'esordio è in programma mercoledì sera e sarà una prima assoluta per il commercio italiano e non solo: si tratta di Mercitalia Fast, il servizio ferroviario ad alta velocità di trasporto merci messo in campo da Mercitalia, società controllata dal gruppo Ferrovie. Il tragitto collegherà l'Interporto di Bologna con il terminale campano di Maddaloni-Marcianise (Caserta) e viaggerà ogni notte in entrambi i sensi, lungo il normale collegamento passeggeri.

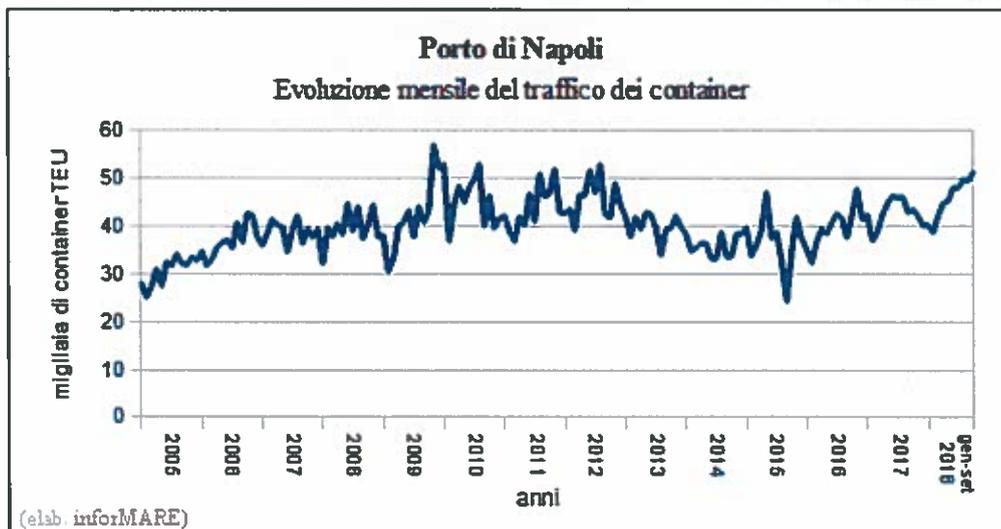
I tempi di percorrenza saranno di circa 3 ore e mezza, con una velocità media di 180 chilometri orari e grazie a un treno ad alta velocità attrezzato per il trasporto di roll container. Ogni viaggio avrà una capacità di carico di 18 tir e permetterà di alleggerire di circa 9mila camion all'anno l'autostrada A1 con una riduzione dell'80% delle emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera, rispetto al trasporto stradale. «Oggi siamo l'unico operatore in grado di offrire un servizio così innovativo», ha sottolineato Marco Gosso, ad di Mercitalia, durante la presentazione a Bologna.

**Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico dei container nei porti di Napoli e di Salerno è cresciuto del +7,8% e del +1,1%**

*Il traffico dei crocieristi è aumentato rispettivamente del +11,5% e del +20,8%*

Nei primi nove mesi di quest'anno i porti di Napoli e di Salerno, che - così come il porto di Castellammare di Stabia - sono amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, hanno movimentato un traffico dei container pari ad un totale di 761mila teu, con una progressione del +4,7% sul corrispondente periodo del 2017, di cui 402mila teu allo sbarco (+8,4%) e 358mila teu all'imbarco (+0,8%).

Il solo porto di Napoli ha registrato un traffico di 418mila teu (+7,8%), di cui 215mila teu portati dalle portacontainer entrate nello scalo (+7,1%) e 202mila teu da quelle in uscita (+8,6%). Complessivamente i contenitori pieni sono stati 313mila teu (+1,4%) e quelli vuoti 105mila teu (+32,8%). Il solo flusso di traffico dei container trasbordati da una nave ad un'altra all'interno dello scalo portuale partenopeo è stato pari a 17mila teu (-21,8%). In termini di peso il traffico dei container movimentato dal porto di Napoli nel periodo gennaio-settembre del 2018 si è attestato a quasi 4,3 milioni di tonnellate (+1,9%). Inoltre lo scalo portuale ha movimentato 4,1 milioni di tonnellate



di rotabili (-6,4%) e 4,0 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+5,3%), di cui 2,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+3,5%), 786mila tonnellate di gas naturale liquefatto (+1,9%) e 337mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+35,7%).

Il traffico containerizzato movimentato dal solo porto di Salerno è ammontato a 343mila teu (+1,1%), di cui 187mila teu in ingresso nello scalo (+9,9%) e 156mila teu in uscita (-7,7%). Il totale dei container pieni è stato pari a

263mila teu (+2,8%) e quello dei container vuoti a 80mila teu (-4,2%). Il traffico di transhipment è stato pari a 12mila teu (+7,3%). Le tonnellate di traffico containerizzato movimentate dal porto di Salerno sono state più di 4,2 milioni di tonnellate (-1,4%). Inoltre il porto ha movimentato 5,9 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (-6,0%) e 105mila tonnellate di rinfuse solide (+15,6%).

Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico crocieristico nei due porti campani è stato di 892mila



passaggeri (+12,1%), di cui 73mila passeggeri allo sbarco/imbarco (-12,8%) e 819mila passeggeri in transito (+15,1%). A questi si aggiungono 6,3 milioni di passeggeri portati dai traghetti e dai servizi marittimi locali (+2,7%), di cui 879mila movimentati dai primi servizi (+5,5%) e 5,5 milioni dai secondi (+2,2%).

**SP LOGISTICS**

Marco Proterno@splogistics.it  
Sede operativa: via Olivata 23/2 - 16011 Arenzano (GE) ITALY  
Tel: 0039 10 46 95 947

Azienda operante nel settore Biologico (Generi Coloniali ed Alimentari).  
Fra le prime in Europa specializzata nella logistica totale di Prodotti Organici sia in import che in export

Il traffico dei crocieristi nel solo scalo di Napoli è stato di 822mila passeggeri (+11,5%), di cui 73mila come home port (-12,9%) e 749mila in transito (+14,6%). Il traffico generato da traghetti e servizi locali è stato di oltre 5,6 milioni di passeggeri (+1,7%).

A Salerno i crocieristi sono stati 70mila (+20,8%), per la quasi totalità in transito. I passeggeri dei traghetti e degli altri servizi sono stati 692mila (+11,5%).



**Mercoledì Mercitalia inaugurerà il primo servizio di trasporto ferroviario cargo ad alta velocità**

*Collegherà dal lunedì al venerdì l'Interporto di Bologna con il terminal Mercitalia di Maddaloni-Marcianise*

Mercoledì prossimo Polo Mercitalia, la divisione per il trasporto merci e la logistica del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, inaugurerà il nuovo servizio all'freight Mercitalia Fast utilizzando la rete Alta Velocità/Alta Capacità italiana, servizio che collegherà ogni giorno dal lunedì al venerdì, in 3 ore e 30 minuti, l'Interporto di Bologna con il terminal Mercitalia di Maddaloni-Marcianise (Caserta).

La merce viaggerà a bordo di un treno Alta Velocità che ha una capacità di carico equivalente a 18 Tir. Mercitalia ha specificato che l'impiego di roll container permetterà di rendere veloci, efficienti e sicure le operazioni di carico e scarico.

«Mercitalia Fast - ha sottolineato l'amministratore delegato di Mercitalia, Marco Gosso - sarà il primo servizio di trasporto merci a utilizzare la rete ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità nazionale.

Il nostro obiettivo è offrire un servizio su misura a quei clienti che devono consegnare la merce in modo rapido, affidabile e puntuale, caratteristiche sempre più richieste con il boom dell'e-com-



## Port of Trieste

Come and visit us at Logitrans in Istanbul 14-16 November 2018 (Hall 9, Booth 209)

📍 #TriesteRailPort



merce. Oggi - ha precisato - siamo l'unico operatore in grado di offrire un servizio così innovativo. Inizieremo mercoledì 7 novembre, collegando ogni notte Bologna Interporto a Maddaloni-Marcianise. In futuro, contiamo di estendere l'offerta dei servizi Mercitalia Fast anche ad altri terminal collocati nelle principali città italiane toccate dal network AV/AC».

Il presidente di Mercitalia Logistics, Ivan Soncini, ha ricordato che Mercitalia «è oggi il più grande player italiano del mercato europeo del trasporto merci, con un fatturato consolidato di oltre un miliardo di euro all'anno, una delle più importanti flotte di locomotori e carri merci esistenti oggi in Europa e con una grande vocazione all'innovazione tecnologica e di servizio».

**Fincantieri sigla accordi per costituire a Shanghai un network di fornitori per le nuove navi da crociera costruite in Cina**

*Il distretto di Baoshan fornirà finanziamenti, agevolazioni fiscali, commerciali e amministrative, terreni e altre risorse*

Oggi a Shanghai l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, e il sindaco del distretto di Baoshan della città cinese, Fan Shaojun, hanno firmato i contratti relativi alla creazione di un hub di settore dedicato principalmente alle attività crocieristiche, ma anche cantieristiche e marittime, nell'ambito dello sviluppo di tali comparti avviato dalla Cina.

La firma, avvenuta alla presenza del vice primo ministro italiano e ministro dello Sviluppo economico e del lavoro, Luigi Di Maio, e del presidente di Cassa depositi e

prestati, Massimo Tononi, si inquadra nell'ambito delle intese siglate all'inizio del 2017 tra Fincantieri, il gruppo navalmeccanico cinese China State Shipbuilding Corporation (CSSC) e il gruppo crocieristico statunitense Carnival Corporation relative alla costruzione di due navi da crociera, le prime unità di questo genere mai realizzate in Cina per il mercato locale (*informARE* del 22 febbraio 2017).

Scopo dei contratti sottoscritti oggi è costituire un hub che funga da fondamentale bacino industriale per alimentare questa produzione, oggi, infatti - ha spiegato Fincantieri - il 70% del valore totale di una moderna nave da crociera è realizzato attraverso la fornitura.

Il distretto di Baoshan fornirà finanziamenti, agevolazioni fiscali, commerciali e amministrative, terreni e altre risorse, anche in vista di un eventuale insediamento di aziende straniere introdotte dai partner. Fincantieri ha precisato di aver dato ampio supporto al distretto nella definizione delle pre-



ferential policies per attrarre i fornitori e ha specificato che promuoverà il parco presso il proprio network e al di fuori dello stesso, come base per le società che vogliono accedere alle opportunità del progetto. In questo modo il gruppo diventerà il volano per l'insediamento in Cina della propria catena di fornitura, o di altre Pmi, che in questo modo - ha sottolineato l'azienda italiana - trarrebbero un notevole vantaggio dall'operazione.

Fincantieri ha evidenziato inoltre che «queste attività consentiranno al gruppo di presidiare come first mover lo sviluppo di un mercato strategico e ad alto potenziale, di allargare i suoi confini e di porre le basi per far crescere ulteriormente le prospettive d'affari e accedere anche ai mercati più complessi, tenendo conto del momento particolarmente favorevole che il settore crocieristico sta vivendo».

### Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Palermo è diminuito del -7,5%

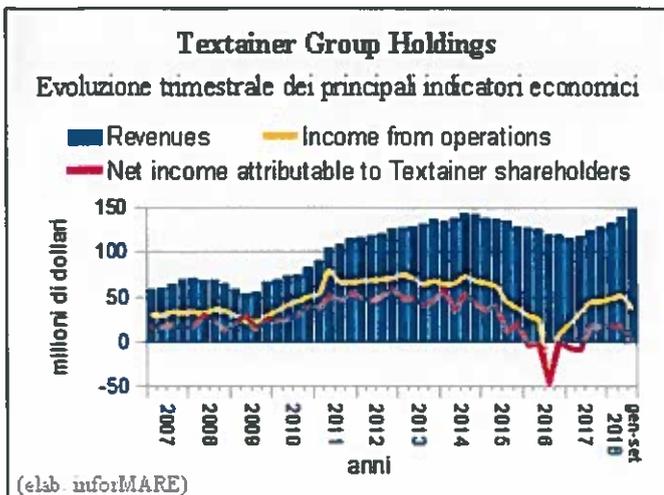
*A Termini Imerese è stata registrata una crescita del +48,2%*

Nel terzo trimestre di quest'anno il porto di Palermo ha movimentato quasi 1,5 milioni di tonnellate, con una flessione del -7,5% rispetto a 1,6 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2017. Le merci varie hanno totalizzato meno di 1,4 milioni di tonnellate (-8,2%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di rotabili (-9,1%) e 45mila tonnellate di merci containerizzate (+26,4%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 117mila tonnellate (+15,4%) e quelle solide a 5mila tonnellate (-73,8%). Nel settore dei passeggeri il traffico è stato di 866mila persone (+5,2%), di cui 147mila crocieristi (+5,9%), 649mila passeggeri dei traghetti (+5,5%) e 70mila passeggeri dei servizi locali (+1,9%).

Nel terzo trimestre del 2018 il vicino scalo portuale di Termini Imerese ha movimentato 328mila tonnellate di merci (+48,2%), di cui 288mila tonnellate di rotabili (+61,2%) e 41mila tonnellate di rinfuse secche (-5,6%). I passeggeri sono stati 31mila (-36,4%).

Nei primi nove mesi di quest'anno il porto di Palermo ha movimentato 4,6 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -3,1% sul corrispondente periodo del 2017, di cui 3,0 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-4,2%) e 1,6 milioni di tonnellate di carichi all'imbarco (-1,2%). Le merci varie sono diminuite complessivamente del -3,7% attestandosi a 4,3 milioni di tonnellate, di cui 4,1 milioni di tonnellate di rotabili (-4,6%) con 191mila mezzi pesanti movimentati (-2,9%) e 153mila tonnellate di merci in container (+27,5%) realizzate con una mo-





vimentazione di contenitori pari a 12mila teu (+21,2%). Il traffico di auto nuove di fabbrica è stato di 36mila veicoli (-21,5%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 297mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+5,8%) e in quello delle rinfuse solide il totale è stato di 31mila tonnellate (+0,1%), di cui 16mila tonnellate di cereali (-29,8%) e 15mila tonnellate di altri carichi (+83,5%). Nel comparto dei passeggeri il traffico è stato di più di 1,6 milioni di persone (+11,4%), di cui 435mila crocieristi (+31,5%) inclusi 58mila allo sbarco/imbarco (+7,4%) e 376mila in transito (+36,3%), 1,1 milioni di passeggeri dei traghetti (+6,3%) con un totale di 372mila auto al seguito dei passeggeri (+8,3%) e 103mila passeggeri dei servizi marittimi locali (-1,7%).

Nei primi nove mesi del 2018 il porto di Termini Imerese ha movimentato 947mila tonnellate di merci (+122,4%), di cui 798mila tonnellate di rotabili (+146,3%) totalizzate con un traffico di mezzi pesanti di 25mila unità (+187,7%) e 149mila tonnellate di rinfuse solide (+46,1%), di cui 51mila tonnellate di cereali (+84,1%) e 97mila tonnellate di altri carichi (+31,7%). Il traffico di auto nuove è stato di 8mila unità (+56,7%). Nel segmento dei passeggeri i traghetti approdati a Termini Imerese hanno movimentato 46mila persone (-28,6%) con 20mila auto al seguito (-24,8%).

### I conti di Textainer risentono ancora degli effetti dei container dati a noleggio a clienti che sono falliti

*Ghesquiere: riteniamo che l'impatto di questi default sia per la gran parte alle nostre spalle*

I risultati economici registrati nel terzo trimestre di quest'anno dal noleggiatore di container intermodali Textainer sono stati caratterizzati da un livello record dei ricavi e da valori degli utili inferiori a quelli dei trimestri precedenti a causa principalmente degli effetti sulle performance finanziarie della società dell'onda lunga provocata dai fallimenti di due suoi clienti asiatici, in particolare di quello della compagnia di navigazione sudcoreana Hanjin Shipping avvenuto all'inizio del 2017 (inforMARE del [17 febbraio](#) 2017).

Nel periodo luglio-settembre del 2018 i ricavi di Textainer hanno raggiunto il picco massimo trimestrale di 149,4 milioni di dollari, con un incremento del +19,0% sullo stesso periodo del 2017 e con un rialzo del +3,4% sul precedente record trimestrale stabilito nel periodo luglio-settembre del 2014. I soli ricavi derivanti dall'attività di noleggio di container sono ammontati a 129,8 milioni di

dollari, in crescita del +15,7% sul terzo trimestre dello scorso anno.

Rilevante l'aumento (+39,3%) dei costi che si sono attestati a 112,3 milioni di dollari, incremento generato essenzialmente da oneri determinati da spese per il recupero di container e per la svalutazione o l'azzeramento del valore di container che erano a noleggio presso le compagnie fallite. L'utile operativo è risultato di 37,2 milioni di dollari (-17,4%) e l'utile netto attribuibile agli azionisti a 1,9 milioni di dollari (-89,6%).

Specificando che escludendo l'impatto dei costi conseguenti al fallimento dei clienti l'utile netto rettificato del terzo trimestre del 2018 risulta di 22,1 milioni di dollari, il presidente e amministratore delegato di Textainer, Olivier Ghesquiere, ha precisato che ora la società ha «recuperato la maggior parte dei container che valeva la pena di recuperare e - ha sottolineato - riteniamo che l'impatto di questi default sia per la gran parte alle nostre spalle. Inoltre - ha aggiunto - durante il trimestre abbiamo deciso di disfarci di container non sfruttabili commercialmente con una conseguente svalutazione del valore».

Textainer ha chiuso i primi nove mesi del 2018 con ricavi pari a 423,4 milioni di dollari, con una progressione del +17,1% sul corrispondente periodo dello scorso anno, di cui 371,6 milioni di dollari generati dall'attività di noleggio della flotta di contenitori (+13,1%). L'utile operativo è stato pari a 138,1 milioni di dollari (+40,1%) e l'utile netto a 38,1 milioni di dollari (+1.670,5%).

Al 30 settembre scorso la consistenza della flotta della società era pari ad oltre 3,4 milioni di teu, superiore del +7,8% rispetto al 30 settembre 2017.



### FSL Trust ha archiviato il terzo trimestre del 2018 con una perdita netta di -2,1 milioni di dollari

*Nei primi nove mesi di quest'anno il passivo è stato di 446mila dollari*

First Ship Lease Trust, trust di Singapore che possiede una flotta di 19 navi noleggiate a compagnie di navigazione o impiegate sul mercato spot, ha chiuso il terzo trimestre di quest'anno con ricavi pari a 15,0 milioni di dollari, con una flessione del -19,9% sullo stesso periodo del 2017. L'utile operativo è ammontato a 362mila dollari rispetto ad un risultato operativo di segno negativo per -19,5 milioni di dollari che è stato determinato essenzialmente da oneri per la svalutazione di navi della flotta pari a 22,2 milioni di dollari. FSL Trust ha archiviato il periodo luglio-settembre del 2018 con una perdita netta di -2,1 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di -21,6 milioni di dollari nel terzo trimestre dello scorso anno.

Nei primi nove mesi del 2018 i ricavi sono ammontati a 48,5 milioni di dollari, in calo del -21,3% sullo stesso periodo dello scorso anno. L'utile operativo è stato di 5,5 milioni di dollari rispetto ad un risultato di segno negativo per -33,5 milioni di dollari nei primi sei mesi del 2017 che è stato gravato da oneri per svalutazione della flotta pari a 46,3 milioni di dollari. FSL Trust ha concluso i primi nove mesi di quest'anno con una perdita netta di -446mila dollari rispetto ad una perdita netta di -40,0 milioni di dollari nel corrispondente periodo del 2017.

## Cina ribadisce apertura mercato

SHANGHAI – Il presidente cinese Xi Jinping si è schierato pubblicamente a difesa del libero scambio e della cooperazione internazionale, in occasione dell'apertura del China international import expo (Ciie) di Shanghai, manifestazione fieristica concepita dal ministero del Commercio cinese e dal Governo della municipalità di Shanghai.

Il leader cinese ha ribadito che "non chiuderà le porte al mondo, ma le aprirà sempre di più" e che "tutti i Paesi dovrebbe lavorare all'apertura verso l'esterno e a combattere protezionismo e unilateralismo con una posizione netta". Xi ha detto che ci sono oltre 3.600 società partecipanti all'evento, in rappresentanza di 172 Paesi.

L'economia cinese ha una crescita "stabile e solida" e continuerà il trend di "sviluppo continuo", il Pil salito del "6,7% nei primi 3 trimestri. Nell'ultimo, il rialzo del 6,5% ha centrato le attese". La produzione di cereali è attesa oltre i 600 miliardi di kg quest'anno. "Circa 11,07 milioni di nuovi posti lavoro sono stati creati da Gennaio a Settembre, raggiungendo il target con tre mesi d'anticipo".

La Cina mantiene un outlook sull'economia positivo dato che fondamentali, fattori e condizioni di supporto assicurano un'alta qualità di sviluppo e, nel complesso, "un trend solido e stabile con sviluppo potenziale invariato". Xi ha parlato anche di capacità di controllo macro e di apertura e riforma del Paese "verso nuovo slancio", rafforzando gli sforzi con gli investimenti e la cooperazione commerciale lungo la "Belt and Road initiative", la nuova via della Seta. A causa delle incertezze del contesto economico globale, l'economia si trova a dover incontrare "pochi problemi e conflitti", con difficoltà in crescita e sfide in alcuni settori.

La Cina taglierà ulteriormente i dazi all'import e aprirà i mercati per dare slancio ai consumi interni, rafforzerà la proprietà intellettuale e i negoziati commerciali con Europa, Giappone e Corea del Sud. "Con la globalizzazione che si rafforza, le pratiche della legge della giungla e del vincitore che prende tutto sono in un vicolo cieco", ha detto Xi Jinping, contrapponendosi alle posizioni di Donald Trump, stimando il fabbisogno della Cina sull'import di beni e di servizi per i prossimi 15 anni, rispettivamente, in 30.000 miliardi e in 10.00 miliardi di dollari.

L'OPERAZIONE

## Ansaldo Energia, ossigeno cinese con la turbina da 60 milioni

Ansaldo Energia vende la prima maxi-turbina a Shanghai Electric, contratto da 60 milioni che dà ossigeno.

O. FERRARI / PAGINA 10

INDUSTRIA

# Ossigeno cinese per Ansaldo Energia a Shanghai Electric la prima turbina

Il contratto vale 60 milioni di euro. Zampini: «Ora possiamo crescere in un Paese che vale il 40% del mercato»

Gilda Ferrari / GENOVA

Ansaldo Energia vende la prima Montebianco, la maxi turbina Gt36, 450 tonnellate di peso capace di raggiungere gli 800 megawatt di potenza, tecnologia di ultima generazione acquisita quando era ancora in fase prototipale. A tre anni dall'operazione Alstom, la società guidata da Giuseppe Zampini rompe il ghiaccio commerciale che, complice la crisi del settore, aveva avvolto queste potentissime turbine. E lo fa in Cina, un Paese che da solo vale il 40% del mercato mondiale. Al primo China International Import Expo di Shanghai - evento con il quale la Cina si promuove come grande Paese importatore, al quale stanno partecipando 190 aziende italiane - Ansaldo Energia e Shanghai Electric Gas Turbine hanno firmato il primo contratto di fornitura di una Gt36 destinata alla centrale elettrica da 800 MW di Minhang.

Valore del contratto: 60 milioni di euro, che è il prezzo della sola turbina che sarà costruita a Genova da Ansaldo, poiché gli altri componenti dell'impianto saranno

forniti da Shanghai Electric, azionista al 40% dell'Ansaldo Energia controllata al 60% da Cdp. Ansaldo ha firmato per la turbina con Shanghai Electric, la quale a breve firmerà con il cliente Shanghai Electric Power per la fornitura complessiva dell'impianto. Zampini parla di «piccolo passo, ma molto significativo» per l'azienda.

«È importante aver consolidato il rapporto con la Cina - spiega l'ad, da Shanghai, al Secolo XIX -. Questo impianto costituirà un riferimento, è la prima turbina di questo tipo in tutta la Cina, un mercato che rappresenta il 40% di quello mondiale e che per Ansaldo potrebbe tradursi nella fornitura di due macchine l'anno per i prossimi tre-quattro anni».

L'obiettivo, insomma, è fare in modo che nuove commesse scalzino i contratti di solidarietà in fabbrica. Shanghai Electric Power dovrebbe dare l'ok a procedere «entro l'anno». La costruzione della Montebianco a Campi richiederà «circa 12 mesi di lavoro»; dopo la spedizione e i test, «l'impianto potrebbe essere operativo a fine 2020».

L'evento cinese è stato oc-

casione per il primo incontro «dal vivo» tra il presidente di Cdp Massimo Taroni e i vertici di Shanghai Electric. La presenza del sindaco di Genova Marco Bucci ha avuto, secondo Zampini, «un effetto molto positivo perché l'azionista cinese ha potuto percepire la presenza fisica della città al fianco dell'azienda, un valore molto apprezzato nella cultura cinese».

LEONARDO E FINCANTIERI

In occasione del China International Import Expo Leonardo ha annunciato che il suo distributore elicotteristico Sino-US Intercontinental Helicopter Investment ha firmato contratti per 15 elicotteri AW139: saranno consegnati tra il 2019 e il 2021 e impiegati da Kingwing General Aviation per compiti di elisoccorso.

L'ad di Fincantieri Giuseppe Bono e il sindaco del distretto di Baoshan di Shanghai Fan Shaojun hanno invece firmato un'intesa per la creazione di un hub per attività crocieristiche, cantieristiche e marittime. Nel quadro delle intese tra Fincantieri, Cssc e Carnival relative alla costruzione di due navi da

crociera, le prime unità di questo genere mai realizzate in Cina per il mercato locale, l'hub fungerà da bacino industriale per alimentare questa produzione. —

© DYNALUNOOTT/INVESTAR

## Fincantieri: costituito hub crocieristico in Cina

Firmati i contratti, presente il vicepremier Di Maio

L'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, e il sindaco del distretto di Baoshan della città di Shanghai Fan Shaojun, hanno firmato i contratti relativi alla creazione di un hub di settore, dedicato principalmente alle attività crocieristiche, ma anche cantieristiche e marittime, nell'ambito dello sviluppo di tali comparti avviato dalla Cina.

La firma, è scritto in una nota è avvenuta alla presenza del vicepremier e ministro dello Sviluppo economico e del Lavoro, Luigi Di Maio e del presidente di Cassa depositi e prestiti Massimo Tononi.

Nel quadro delle intese tra Fincantieri, CSSC e Carnival Corporation & plc annunciate nel febbraio 2017 e relative alla costruzione di due navi da crociera, le prime unità di questo genere mai realizzate in Cina per il mercato locale, l'hub fungerà da fondamentale bacino industriale per alimentare questa produzione.

## Fincantieri: the chinese cruise hub established

November 6, 2018 – At the presence of the Deputy Prime Minister of Italy and Minister of Economic development and Labor Luigi Di Maio and the Chairman of Cassa di Risparmio di Genova e Imperia Massimo Tononi, the Fincantieri CEO Giuseppe Bono and the District Mayor of Baoshan Fan Shaojun, within the development of the shipbuilding segments, set out by China, have signed the contracts aimed at creating a cruise hub, mainly dedicated to activities in this sector, as well as in shipbuilding and maritime.

As part of the agreements between Fincantieri, CSSC and Carnival Corporation & plc announced in February 2017 and related to the construction of two cruise ships, the first ever made in China for the local market, the hub will act as a fundamental industrial basin to supply this production. In fact, today, 70% of the total value of a modern cruise ship is realized through the supply.

The district will provide financing, tax commercial and administrative benefits, land for necessary development and other resources, in the light of a possible establishment of foreign companies, introduced by the partners. Fincantieri, indeed, has given a broad support to the district in defining the preferential policies to attract suppliers and will promote the park in its network and in the industry as a whole, as a foundation for the companies which want to access to the opportunities of this project. In this way, the Group will become a lever for the establishment in China of its supply chain or of other SMBs, which would greatly benefit from this operation.

This project is part of the initiatives undertaken by Fincantieri in China aimed at developing the local cruise market, which in the coming days could reach new goals. These activities will allow Fincantieri to monitor as first mover the development of the strategic high potential market, to broaden its borders and to lay the foundations for further developing its business and accessing even the most complex markets, considering the favorable moment that the cruise sector is experiencing.

## Fincantieri: costituito l'hub crocieristico in Cina

6 novembre 2018 – Alla presenza del Vice Primo Ministro e Ministro dello sviluppo economico e del Lavoro Luigi Di Maio e del Presidente di Cassa depositi e prestiti Massimo Tononi, l'Amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono e il sindaco del distretto di Baoshan della città di Shanghai Fan Shaojun hanno firmato i contratti relativi alla creazione di un hub di settore, dedicato principalmente alle attività crocieristiche, ma anche cantieristiche e marittime, nell'ambito dello sviluppo di tali comparti avviato dalla Cina. Nel quadro delle intese tra Fincantieri, CSSC e Carnival Corporation & plc annunciate nel febbraio 2017 e relative alla costruzione di due navi da crociera, le prime unità di questo genere mai realizzate in Cina per il mercato locale, l'hub fungerà da fondamentale bacino industriale per alimentare questa produzione.

Oggi, infatti, il 70% del valore totale di una moderna nave da crociera è realizzato attraverso la fornitura. Il distretto di Baoshan fornirà finanziamenti, agevolazioni fiscali, commerciali e amministrative, terreni e altre risorse, anche in vista di un eventuale insediamento di aziende straniere introdotte dai partner. Fincantieri, infatti, ha dato ampio supporto al distretto nella definizione delle preferential policies per attrarre i fornitori e promuoverà il parco presso il proprio network e al di fuori dello stesso, come base per le società che vogliono accedere alle opportunità del progetto.

In questo modo il Gruppo diventerà il volano per l'insediamento in Cina della propria catena di fornitura, o di altre Pmi, che in questo modo trarrebbero un notevole vantaggio dall'operazione. Questo progetto si inquadra nelle iniziative intraprese da Fincantieri in Cina finalizzate allo sviluppo del comparto crocieristico locale, che nei prossimi giorni potrebbero raggiungere nuovi obiettivi. Queste attività consentiranno al Gruppo di presidiare come first mover lo sviluppo di un mercato strategico e ad alto potenziale, di allargare i suoi confini e di porre le basi per far crescere ulteriormente le prospettive d'affari e accedere anche ai mercati più complessi, tenendo conto del momento particolarmente favorevole che il settore crocieristico sta vivendo.

## Stati generali della Green Economy

Sette proposte per rilanciare l'economia in Italia

ROMA – Sette priorità programmatiche per rilanciare l'economia italiana definite dal Consiglio nazionale della green economy – formato da 66 organizzazioni di imprese – e proposte alle forze politiche del nuovo Parlamento e al nuovo Governo, saranno il tema centrale degli Stati generali della Green Economy 2018, organizzati dal Consiglio Nazionale della Green Economy, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il supporto tecnico della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile. La manifestazione si svolgerà il 6 e 7 Novembre a Rimini all'interno di Ecomondo.

Il percorso green, strutturato in sette tappe, prevede di rilanciare le rinnovabili e l'efficienza energetica per affrontare la sfida climatica e rinnovare il sistema energetico; puntare sull'economia circolare valorizzando i buoni risultati già raggiunti e attuando efficacemente il nuovo pacchetto di direttive europee; promuovere l'elevata qualità ecologica quale fattore decisivo per il successo delle imprese italiane; assicurare lo sviluppo di un'agricoltura sostenibile, di qualità e multifunzionale; far cambiare direzione alla mobilità urbana; attivare un Programma nazionale per la rigenerazione urbana, supportato con gli strumenti e gli indirizzi delle green city; tutelare e valorizzare il capitale naturale.

Questi temi prioritari, articolati in precisi obiettivi, saranno al centro della sessione plenaria di apertura e saranno presentati dalla relazione introduttiva del presidente della Fondazione per lo Sviluppo sostenibile, Edo Ronchi e discussi con rappresentanti di tutte le principali forze politiche, quali: Maria Alessandra Gallone (Forza Italia), Patty L'Abbate (M5S), Andrea Orlando (Partito democratico) e Riccardo Pase (Lega). La sessione si concluderà con l'intervento del ministro dell'Ambiente Sergio Costa.

La Relazione 2018 sullo stato della green economy, il documento introduttivo degli Stati generali, propone uno studio sugli impatti per l'economia e per l'occupazione delle seguenti 10 misure: raddoppiare le fonti energetiche rinnovabili; potenziare ed estendere le misure per l'efficienza energetica degli edifici; realizzare i nuovi target europei di riciclo dei rifiuti; realizzare un Programma di rigenerazione urbana, raddoppiare gli investimenti nell'eco-innovazione; attivare le misure per una mobilità urbana sostenibile; potenziare l'agricoltura ecologica e di qualità; riqualificare il sistema idrico nazionale; rafforzare la prevenzione del rischio idrogeologico e completare le bonifiche dei siti contaminati.

Di grande interesse e attualità sono anche i programmi delle 4 sessioni tematiche del pomeriggio di domani, dedicate ad approfondimenti con gli interlocutori istituzionali e le varie organizzazioni, sul recepimento delle nuove Direttive sui rifiuti e la circular economy, sulle buone pratiche per le green city, sugli orientamenti green nella nuova Politica agricola comunitaria e sulla mobilità futura.

La mattina del 7 Novembre vedrà, anche quest'anno, una sessione plenaria internazionale con la partecipazione di autorevoli relatori internazionali ed esponenti delle imprese, dedicata ai potenziali economici dello sviluppo della green economy. Chiuderà questa settimana edizione, la sessione di approfondimento e consultazione dedicata al Piano

## - segue

---

nazionale per l'energia e il clima, prevista mercoledì pomeriggio, durante la quale verrà illustrato lo stato dell'arte del processo di elaborazione del Piano, inclusi i principali indirizzi adottati.

Per consultare il programma completo: <http://www.statigenerali.org/evento-nazionale/evento-2018/>

LE MOSSE DEL GIGANTE SIDERURGICO CHE HA RILEVATO LO STABILIMENTO ILVA DI TARANTO

# In Italia Mittal fa pure l'armatore

Aperta una società tricolore cui saranno trasferite le attività dell'Ilva Servizi Marittimi. Anche la Penisola così entra nel network dei trasporti via mare del big euro-asiatico

DI NICOLA CAPUZZO

**I**l gruppo ArcelorMittal, guidato da Lakshmi Mittal, parallelamente all'acquisizione dell'Ilva ha aperto propria nuova società armatoriale italiana, cui saranno trasferiti asset e risorse umane dell'Ilva Servizi Marittimi in amministrazione straordinaria. Si chiama ArcelorMittal Italia Maritime Services e a rivelarne l'esistenza sono stati i sindacati Ultrasporti, Filt Cgil e Fit Cisl annunciando la firma dell'accordo con il quale «si sono stabilite modalità e regole per il passaggio di tutti i lavoratori marittimi del gruppo Ilva nel nuovo assetto societario».

Dal verbale sindacale si apprende che da un punto di vista formale

il passaggio degli asset e delle attività di Ilva Servizi Marittimi nella nuova ArcelorMittal Italia Maritime Services avverrà in virtù di un'operazione «di affitto con obbligo d'acquisto» da parte di ArcelorMittal. Per i circa 200 marittimi e per il personale di terra (15 risorse) le condizioni salariali, l'anzianità e gli accordi di secondo livello resteranno immutati.

La flotta di Ilva Servizi Marittimi fino a due anni fa era composta da quattro spintori, otto chiatte per il trasporto di prodotti siderurgici e semilavorati (cui si sommava l'ammiraglia Gemma) e una nave da 313.000 tonnellate di portata per il trasporto di carbone. Nel 2016, nell'ambito della più ampia procedura per individuare nuovi compratori per l'Ilva, l'advisor Rothschild

aveva ricevuto anche due manifestazioni d'interesse per il ramo armatoriale del gruppo da parte della tarantina Ionian Shipping Consortium (consorzio di aziende fondato fra gli altri dal dimissionario sindaco di Taranto Rinaldo Melucci) e della veneziana PanAtlantic Shipping Company (ricostituibile all'imprenditore elvetico Pietro Alfonso Milani). Almeno per il momento, però, i nuovi proprietari di Ilva non sembrano intenzionati a esternalizzare le logistica marittima collegata agli stabilimenti italiani del gruppo né a cercare partner operativi. Più probabile che ArcelorMittal inserisca anche l'Italia nel network di trasporti via mare di materie prime e di proloni finiti o semilavorati gestiti dal centro noleggi del gruppo

che opera per l'import da Londra e per l'export da Anversa.

Nel medio-lungo termine, secondo le prime stime degli addetti ai lavori, lo stabilimento produttivo di Taranto movimenterà annualmente 6 milioni di tonnellate di prodotto in esportazione e almeno 12 milioni di materie prime in importazione. Il 15 novembre tutti i fornitori del gruppo sono stati convocati in Puglia dalla nuova proprietà e nell'occasione verranno probabilmente rivelati dettagli anche sull'indotto previsto per il mondo dei trasporti via mare e via terra. Per quanto riguarda invece la flotta navale controllata dalla famiglia Riva attraverso la società Snug, tutte e quattro le navi di proprietà erano state cedute in blocco due anni fa alla tedesca Oldendorff Carriers per quasi 35 milioni di dollari. (riproduzione riservata)



Lakshmi Mittal

## Alleanze armatoriali, OCSE: "Eliminate l'esenzione antitrust di categoria"

Opere a terra costose e incerte. Autotrasportatori e spedizionieri spinti ad abbassare le tariffe. Il dispotismo delle compagnie, in nome della sovracapacità, condiziona sempre peggio la catena logistica. Lo studio OCSE/ITF

di Paolo Bosso

Chi l'ha detto che le alleanze armatoriali fanno bene? Nessuno, solo gli armatori interessati, quelli dei container.

Trattasi in questo caso di un *monopsonia*, secondo l'ultimo rapporto dell'International Transport Forum (ITF) - [The impact of alliances in container shipping](#) -, organizzazione intergovernativa dell'OCSE. Un monopsonio è un mercato caratterizzato dalla presenza di un solo acquirente – in questo caso le alleanze armatoriali - a fronte di una pluralità di venditori (gli operatori di terra e la catena logistica in generale). Le tre alleanze armatoriali, la 2M, l'Ocean e la THE Alliance, operative tra aprile 2017 e aprile 2018 per fronteggiare la sovracapacità, si stanno rivelando una cura peggiore della malattia: hanno sì razionalizzato slot e rotte ma a caro prezzo, rendendo instabile tutta la catena logistica e mettendo sotto pressione, come una gigantesca *conference*, gli operatori a terra. La soluzione prospettata da OCSE/ITF per uscire da questa situazione, da un lato, è quella di **eliminare l'esenzione antitrust di categoria** per i consorzi armatoriali (quella europea scade nel 2020, Regolamento 906/2009), dall'altro di **irreggimentare gli investimenti dei terminal** e le politiche portuali nazionali fissando prezzi comuni, monitorando gli investimenti pubblici, indicando esplicitamente i porti di attracco delle meganavi e soprattutto **impegnando gli armatori con vincoli esecutivi** ad utilizzare le infrastrutture di terra che promuovono con l'arrivo dei loro servizi. In una parola: non dare più agli armatori un potere negoziale così grande perché, come sempre accade, gli si ritorce contro. Secondo ITF/OCSE «è improbabile che l'abrogazione (dell'esenzione antitrust, ndr) cessi le attuali e future alleanze, tuttavia garantirebbe un controllo più approfondito delle singole alleanze, quindi un deterrente più efficace per le condotte anticoncorrenziali».

### Il Liner Consortia Block Exemption Regulation

Consente agli armatori l'esenzione da alcune regole antitrust, cioè di stringere alleanze, accordi, cooperazioni, con altre compagnie purché la quota di mercato non superi il 30 per cento. «Se i consorzi garantiscono un livello sufficiente di concorrenza e non vengono utilizzati per fissare i prezzi comuni di cartello, solitamente forniscono benefici ai clienti delle compagnie», ha scritto anni fa la Commissione Ue in occasione del rinnovo fino al 2020 dell'esenzione. Il problema è che le attuali alleanze, anche se non stanno (perché non possono) imponendo prezzi unitari, di fatto li determinano indirettamente mettendo sempre più sotto pressione autotrasportatori, spedizionieri, terminalisti e porti spingendoli ad offrire prezzi di servizio sempre più bassi e uniformi, forti del loro potere di negoziazione fondato su un sistema di alleanze che li portano a porsi come rappresentanti dell'intera catena logistica dei container.

### 9 armatori controllano l'80 per cento del mercato

La malattia è la sovracapacità. La cura è stata l'alleanza. La presenza di un'enorme offerta di stiva a bordo, a fronte di una produzione di beni da trasportare nettamente inferiore, spinge naturalmente gli armatori, così come qualunque impresa, ad allearsi. La prima cosa da precisare è che 2M, Ocean e THE Alliance sono differenti da quelle del passato. La prima generazione di alleanze, iniziata nella metà degli anni '90, ha permesso ai vettori minori di raggiungere le economie di scala, offrendo maggiori opzioni di spedizione. 2M, Ocean e THE Alliance invece non servono più i vettori più piccoli ma ciascuna riunisce da due a tre vettori molto grandi capaci da soli di offrire servizi completi.

è formata da **Maersk** ed **Msc**;

da **Cma Cgm**, **Cosco Shipping**, **Evergreen**, **OOCL** (di proprietà Cosco Shipping) e

da **Hapag Lloyd** (di proprietà Maersk), **Yang Ming** e un'altra alleanza, **ONE**, formata dalle nipponiche **Nyk**, **MOL** e **K Line**.

9 armatori (se si escludono Hapag e OOCL) che da aprile 2017 controllano l'80 per cento del commercio container e il 95 per cento della capacità. Soltanto i primi 4 vettori – Maersk, Msc, Cma Cgm e Cosco – controllano il 60 per cento del mercato. Maersk ha un quarto (19%) del mercato, **una quota maggiore di qualsiasi alleanza di linea prima del 2012**, cosa che indica il diverso carattere di queste alleanze. Armatori che non hanno piacere a lavorare così a stretto contatto, ma non hanno scelta. Infatti, da un lato, se vogliono abbattere i costi devono condividere slot, flotte e approdi ma, condividendo informazioni, sono portati a entrare ancora più in concorrenza visto che conoscono sempre meglio le rispettive politiche dei prezzi.

## - segue

---

### **Asia-Europa per pochi eletti**

Visto che le alleanze hanno fagocitato il mercato, solo le società più grandi sono in grado di competere da sole sui servizi da Est a Ovest. In sostanza soltanto le prime tre/quattro. Attualmente, è come se i servizi westbound fossero chiusi alla libera impresa.

### **Costringere terminal, camion, treni e porti a offerte al ribasso**

Essendo pochi e alleati, oggi gli armatori dei container hanno un potere negoziale considerevole. Tendono così, maggiormente che in passato, a spingere operatori portuali, caricatori, spedizionieri e terminalisti a far calare sempre più i prezzi dei loro servizi. Richiesta che non si pone quando l'armatore è anche terminalista: non è un caso che la quota di mercato di terminalisti-armatori è passata dal 18 per cento del 2001 al 38 per cento del 2017.

### **Catena logistica sotto pressione**

Secondo l'ITF, l'unico aspetto positivo di questo sistema di alleanze è che ha permesso ai vettori più piccoli di acquisire o gestire le portacontainer più grandi, quindi di fronteggiare in qualche modo la sovracapacità. Il prezzo da pagare, però, è stato alto con la riduzione della diversificazione dei servizi, ritardi, modifiche, accorpamenti e cancellazioni. Oggi, di fronte a questo monopsonio, per autotrasportatori, terminalisti e operatori dei servizi portuali è sempre più complicato pianificare e investire, perché gli armatori pretendono – e in alleanza ancora di più – prezzi sempre più unificati e al ribasso. Il problema è che per le aziende di autotrasporto, come per le terminalistiche, le case di spedizione e gli spedizionieri, l'alleanza non è contemplata, così negoziare le loro proposte diventa sempre più complicato. Sono sotto pressione, devono dotarsi di piazzali e gru sempre più grandi, offrire servizi di carico competitivo, personale sempre più qualificato, tariffe sempre più basse, per gestire in poche ore lo scarico e il carico di una nave da 20 mila teu.

### **Le proposte: addio esenzioni antitrust e via a una stagione governativa di pianificazione**

In questo scenario, l'ITF si chiede se il sistema di esenzione per categoria per i consorzi armatoriali abbia ancora senso. Circa un mese fa la Commissione europea ha avviato una serie di osservazioni in vista della scadenza ad aprile 2020.

Inoltre, andrebbero vietate le conference sia nei Paesi dov'è ancora permesso che lì dove sono vietate ma di fatto praticate.

A terra, i governi dovrebbero indicare chiaramente quali sono i porti per le meganavi. I terminalisti dovrebbero coordinarsi tra loro e non farsi troppa concorrenza. Infine, gli armatori dovrebbero vincolarsi a utilizzare un porto e un retroporto che hanno spinto a sviluppare con pesanti investimenti, invece di essere liberi di mollarlo se il mercato cambia e diventa più conveniente spostarsi altrove.

## Gli associati Uir premiati ad Assologistica

Presente il presidente Unione interporti riuniti, Matteo Gasparato  
MILANO – Nella mattinata che “Il Logistico dell’anno”, l’evento organizzato da Assologistica, Assologistica cultura e formazione e Euromerci ha dedicato al tema del trasporto intermodale, ha partecipato anche il presidente Uir (Unione interporti riuniti) Matteo Gasparato.

L’appuntamento annuale che ha visto premiare all’auditorium Giò Ponti di Assologistica l’impegno innovativo di manager, imprenditori e professionisti e le loro aziende che nel loro specifico ambito d’azione si sono rivelati particolarmente dediti alla ricerca di strategie innovative e vincenti nel settore della logistica è stata l’occasione per un confronto tra i rappresentanti di associazioni, infrastrutture e operatori logistici.

Varie le tematiche affrontate nel corso della mattinata: dalla centralità dei trasporti, al problema delle infrastrutture, dalla necessità di incentivi e agevolazioni nei trasporti fino all’efficientamento dei terminal esistenti.

Il presidente di Uir ha sottolineato che non basta il coinvolgimento della rete già creata dall’Unione interporti riuniti, ma occorre focalizzare l’attenzione su tutti i nodi di tale rete, questo perché, in Italia, non sia necessario individuare un campione unico nel settore logistico, ma occorra creare un gruppo di campioni che, insieme, possano contribuire allo sviluppo dei settori logistico e trasportistico italiano.

Gasparato ha voluto mettere in evidenza quelle che, al momento per Uir, sono le tematiche centrali quando si parla di trasporto merce: l’ultimo miglio con la necessità di creazione di infrastrutture dedicate efficienti e funzionali e la necessità di ottimizzare il servizio di documentazione, informatizzando i canali di comunicazione e creando una banca dati europea univoca. Il tutto in un quadro normativo che deve essere aggiornato, visto che la legge istitutiva degli interporti risale al 1990.

Tra i premiati Uir della giornata erano presenti:

CePIM Spa-Interporto di Parma per il progetto “Container per il trasporto intermodale di cereali sfusi con scarico bilaterale a gravità” per la categoria “Innovazione in ricerca e sviluppo”.

Consorzio Zai-Interporto Quadrante Europa per il progetto “Wagons sharing. Case study international” per la categoria “Innovazione in ambito di intermodalità”.

Interporto Padova per il progetto “Green logistics expo” per la categoria “Innovazione in ambito fieristico”.

Hanno ritirato il premio Luigi Capitani per CePIM Interporto di Parma, Matteo Gasparato e Nicolò Rebonato per Consorzio Zai e Alberto Novello per Interporto Padova.

## **Fise: storia e struttura della federazione**

A quasi 70 anni dalla nascita, oggi conta tra i soci più di 1000 aziende

ROMA- Dopo l'evento dei giorni scorsi con l'inaugurazione dei nuovi locali della Fise (Federazione imprese di servizi) a Roma, in collaborazione con Granducato Tv, uno speciale sulla storia, l'organizzazione e la struttura della federazione a quasi 70 anni dalla nascita.

Tante interviste per parlare di economia, portualità e futuro delle imprese, con le parole conclusive del presidente Fise Anselmo Calò.

# Informazioni Marittime

---

## Zim e Msc estendono accordo per il Mar Nero

Il joint service continuerà per il prossimo anno sulla linea settimanale Alessandria, Ashdod, Novorossijsk, Alessandria

Zim e Msc hanno comunicato che il servizio congiunto per il Mar Nero continuerà ancora per il prossimo anno.

Il servizio avrà la seguente rotazione: Alessandria - Ashdod - Novorossijsk – Alessandria.

Il servizio inizierà ad Ashdod a partire dal prossimo 15 novembre. Le due compagnie informano che la linea settimanale, operata con due navi, avrà una partenza fissa per Ashdod il venerdì.

Il servizio congiunto -conclude la nota- offre una soluzione ottimale, affidabile e con tempi di transito eccellenti, per gli esportatori agricoli.

# Informazioni Marittime

---

## La Blue Economy cresciuta del 10% in sette anni

Lo dimostrano i dati contenuti nel VII Rapporto Nazionale sull'Economia del mare presentato dalla Camera di Commercio di Latina

Quasi duecentomila imprese che hanno registrato una crescita economica di oltre il 10 per cento negli ultimi sette anni. A dimostrare questa insolita vitalità nell'asfittico panorama industriale italiano sono le aziende della Blue Economy analizzate nel **VII Rapporto Nazionale sull'Economia del mare** presentato nel corso della IV Giornata Nazionale sull'Economia del Mare, organizzata dalla Camera di Commercio di Latina a Sabaudia e Gaeta.

Nel nostro Paese, evidenzia la ricerca, la blue economy è un settore che continua a crescere: +2.5% rispetto al 2016 e +10,5% rispetto al 2011. Le imprese presenti nei Registri delle Camere di Commercio al 31 dicembre 2017 sono 194.516 (3,2% del totale tra costa ed entroterra) con una forza lavoro di circa 880 mila addetti. Il turismo marino esprime quasi due terzi della "blue economy", con 115 mila imprese, tra ricettività, ristorazione e attività sportivo-ricreative, seguono la filiera ittica, con quasi 34 mila imprese, pari al 17,3% del totale, e la cantieristica con 27 mila imprese, pari al 13,9% del totale.

La Liguria, dimostra lo studio, si conferma la regione in cui l'economia del mare ha il peso più elevato sul tessuto imprenditoriale locale (9,2% del totale). Altre sei regioni superano la soglia del 4% (circa un punto percentuale al di sopra della media nazionale): tre nel Sud (Sardegna, Sicilia e Calabria, rispettivamente 5,8%, 4,8% e 4,5%, a cui si aggiunge la Campania con 4%) e due nel Centro (Lazio terza regione in Italia per incidenza delle imprese dell'economia del mare con il 5,5% e Marche al 4,5%).



grimaldiholdingspa.com

■ Il gruppo d'Amico, specializzato nel trasporto marittimo nei settori dry cargo e product tankers, ha venduto per 40 milioni di dollari due navi bulk carrier destinate a essere riconvertite in veicoli cisterna da utilizzare per il trasporto di succhi di frutta. Secondo quanto risulta a *MF Shipping & Logistica* le due moderne navi in questione sono la *Cielo di Jari* e la *Cielo di Tocopilla*, entrambe controllate tramite la società irlandese d'Amico Dry e prese in consegna dal cantiere cinese Yangfan rispettivamente nel 2016 e nel 2014. Ad acquistarle è stata la società svedese Gotland Tankers. (riproduzione riservata)



La nave Cielo di Tocopilla

**NONSOLOMARE**

**DBA ACQUISISCE IL 75% DI SJS ENGINEERING**

■ Dba Progetti, società controllata da Dba Group e quotata sull'Aim Italia, ha rilevato il 75% di SJS Engineering per 3,6 milioni di euro. Un ulteriore aggiustamento di prezzo sarà effettuato in base a criteri definiti nell'accordo di compravendita sulla base dei dati di bilancio al closing e verrà corrisposto entro il 10 di gennaio 2019. Dba Progetti ha altresì diritto ad acquisire il restante 25%, opzione che potrà esercitare nei prossimi anni. L'acquisizione è avvenuta facendo ricorso a un finanziamento bancario per 3 milioni di euro e a un finanziamento della controllante Dba Group per i restanti 0,6 milioni.

**PROGETTO DA 20 MILIONI DA ADSP DI GENOVA**

■ L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale partecipa, assieme a Uimnet e al partner tecnologico Circle, al progetto «E-Bridge. Emergency and BRoad Information Development for the ports of Genova», presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al bando Connecting Europe Facility 2018 dell'Unione Europea (DG Move) e supportato da Rfi. La proposta ha un valore di 20 milioni di euro e rientra in un programma di rilevanza nazionale, presentato all'Ue per il finanziamento di interventi sull'area di Genova, che include diverse iniziative, tra cui una proposta di Rfi per l'adeguamento del nodo ferroviario del Campasso e delle connessioni retroportuali (valore 1,8 milioni) e una proposta del Mit per la costruzione di una banca dati sullo stato delle infrastrutture (valore 3,2 milioni). (riproduzione riservata)

IL GOVERNO NON TOCCHERÀ TONNAGE TAX E REGISTRO DELLE NAVI

# Sgravi fiscali al sicuro

Ad assicurarlo è il ministro Toninelli nel corso di un incontro con Confitarma che chiede anche nuove forme di finanziamento per le imprese armatoriali in difficoltà

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

L'armamento italiano può stare tranquillo: gli sgravi contributivi e fiscali garantiti dal Registro internazionale delle navi e dal regime fiscale forfettario della Tonnage Tax non saranno toccati dal Governo Lega-M5S. «È una misura ancora giovane, che dalla sua introduzione ha rinvigorito la flotta di bandiera italiana, evitando la fuga verso altre bandiere che garantivano maggiori benefici fiscali», ha confermato il ministro dei trasporti Danilo Toninelli intervenendo all'assemblea annuale della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma). «Si tratta di un pacchetto di misure che, insieme a un altro importante strumento fiscale come la Tonnage Tax, ha dato slancio all'armamento italiano, consentendogli di raggiungere i primi posti tra le flotte mondiali, e che deve continuare a produrre effetti anche in futuro affinché i nostri armatori possano continuare a investire in flotte giovani, tecnologicamente avanzate, sicure e pulite». Sono stati così superati i timori che la prossima Finanziaria potesse in qualche modo stravolgere questa impostazione normativa e rivedere i benefici garantiti agli armatori, sventando il rischio, come ha ricordato Mario Mattioli, presidente di Confitarma, che senza il Registro internazionale le società armatoriali italiane migrassero fuori dall'Italia. All'assemblea della Confederazione Armatori, particolare attenzione è stata posta poi al tema della finanza. «In quest'ottica, è interesse comune di Confitarma e Abi favorire un sempre maggiore



Danilo Toninelli

sviluppo della relazione tra enti finanziari e imprese armatoriali», ha spiegato Mattioli. «Ma è altresì necessario un dialogo continuo

anche con le fonti alternative al finanziamento bancario, in grande crescita anche a livello internazionale», vale a dire i fondi d'investimento. Per evitare fenomeni speculativi Confitarma sta portando avanti questo dialogo attraverso tavoli ad hoc, ma con risultati finora modesti. «Occorre risolvere le delicate situazioni finanziarie che si sono create negli anni passati sviluppando nuove capacità di finanziamento per le imprese armatoriali, maggiore conoscenza del settore, soluzioni innovative per affrontare i crediti incagliati», ha aggiunto Mattioli. Confitarma ha chiesto poi a Toninelli di «non rinviare la semplifi-

cazione di norme e burocrazia, la digitalizzazione del settore e l'ammodernamento di alcune particolarità italiane perché incidono sulla competitività della nostra flotta». Ha infine annunciato l'avvio del progetto con cui dare una voce unitaria alle componenti industriali del mare, spiegando che, «con Assiterminal, Assologistica, Assonave, Federpesca e Ucina, Confitarma è pronta a costituire il primo nucleo industriale della blue economy di Confindustria, che si candida fin d'ora a diventare punto di riferimento per la futura strategia marittima e logistica al servizio del Paese». (riproduzione riservata)

CON MERCITALIA FAST L'AZIENDA ENTRA NEL SEGMENTO DELLE CONSEGNE VELOCI

# Ferrovie sfida i corrieri espresso

Il servizio prenderà il via la prossima settimana sulla tratta Bologna-Marcianise, che collegherà in tre ore e mezzo grazie alla rete dell'Alta Velocità, per essere poi esteso ad altre linee ferroviarie

**A**nche il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha intenzione di fare la sua parte per favorire il consolidamento del mercato italiano dei trasporti e della logistica. «Quello italiano è un mercato fortemente polverizzato, con 150 mila aziende che lavorano nel settore della logistica. Troppe», ha infatti spiegato chiaramente l'amministratore delegato Gianfranco Battisti, presentando Mercitalia Fast, il nuovo servizio di trasporto fer-



roviario merci espresso, presso il terminal intermodale di Marcianise (Caserta). E ha poi aggiunto: «C'è bisogno di aggregare aziende e diventare più grandi e noi abbiamo questa ambizione perché nel mercato europeo valliamo ancora troppo poco: solo il 20% del mercato dei ricavi europei contro il 60% della Germania».

Con il nuovo servizio Mercitalia Fast ogni notte le merci viaggeranno sulla relazione fra Caserta Marcianise e Bologna Interporto a bordo di un treno ETR 500 (12 vagoni per una capacità di trasporto equivalente a 18 Tir) appositamente attrezzato per il trasporto di roll container, facili e veloci da caricare, scaricare e stivare. Secondo le Ferrovie saranno ridotte dell'80% le emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera rispetto alla modalità di trasporto su gomma.

«Stiamo lanciando il primo servizio al mondo di alta velocità per le merci», ha detto con soddisfazione Battisti, aggiungendo che «bisogna intercettare i nuovi bisogni: in un momento in cui l'e-commerce vale 27 miliardi di euro e cre-

## L'economia del mare accelera e batte il pil nazionale

di Andrea Pira

**N**el suo piccolo l'economia del mare cresce a ritmi ben superiori rispetto al resto dell'economia italiana. Il peso specifico è del 2,9% sul totale, ma lo scorso anno il valore aggiunto generato dalla filiera è arrivato a 45 miliardi di euro. Nel complesso sono ormai coinvolte oltre 194 mila imprese, un numero in crescita del 10,5% rispetto al 2011, segnale di vitalità del mondo che gravita attorno alle coste sia per sport, turismo, ricerca, cantieristica, industria delle estrazioni marine o ittica. Lo scorso anno il comparto ha attivato 85,2 miliardi di valore aggiunto. Il contributo maggiore al risultato arriva dagli alti moltiplicatori della movimentazione merci e passeggeri via mare, dove per ogni euro prodotto se ne generano 2,8, contro l'1,9 di media della blue economy nel suo comples-

sce a doppia cifra, bisogna riuscire a portare queste piccole merci il più velocemente possibile. Un domani queste merci si sposteranno con i droni e i robot e noi già da ora abbiamo

so. Lo stato dell'arte della filiera, (dominata dal settore ricettivo e delle attività sportive-ricreative) è stato fotografato nell'ultimo Rapporto sull'Economia del Mare realizzato dalla Camera di commercio di Latina e giunto alla settima edizione. È invece pari a 5,1 miliardi la quota di export generata da cantieristica e filiera ittica. «Si tratta di numeri importanti per un settore che dà lavoro a 880 mila addetti», ha spiegato Mauro Zappia, commissario straordinario della Camera di Commercio pontina. La Liguria si conferma la regione in cui la blue economy ha il peso più elevato sul tessuto imprenditoriale locale (9,2% del totale). Altre sei regioni superano la soglia del 4% (circa un punto percentuale al di sopra della media nazionale): tre nel Sud (Sardegna, Sicilia e Calabria, rispettivamente con il 5,8, 4,8 e 4,5%, a cui si aggiunge la Campania con il 4%) e due nel Centro (Lazio e Marche, con 5,4 e 4,5%). (riproduzione riservata)

pensato di avvicinarci al futuro mettendo su un treno AV delle merci che tutte le sere, da lunedì a venerdì, partiranno da Maddaloni per arrivare a Bologna». In pratica le Fsi entrano in un mercato oggi dominato

dai corrieri espresso che tradizionalmente sfruttano gli aerei o i camion per il trasporto notturno di merci cosiddette time sensitive. «Noi da Maddaloni con questo treno anticipiamo il futuro. Vediamo come va».

ha proseguito l'a.d. delle Ferrovie. «Se come previsto dal business plan andrà bene, abbiamo la volontà di incrementarlo e non limitarlo solo a Bologna». Battisti ha anche annunciato che Ferrovie dello Stato Italiane sta lavorando a un «nuovo piano industriale che darà spazio importante al trasporto delle merci: «vogliamo puntare sulle merci e vi assicuro che anche su questo impianto continueremo a investire», ha proseguito.

Nella stessa occasione Marco Gosso, amministratore delegato di Mercitalia, la divisione dedicata appunto al trasporto merci all'interno di Fsi, ha aggiunto che «il rilancio del business merci passa attraverso due fasi fondamentali: risanamento e sviluppo. In questi due anni ci siamo concentrati sul risanamento. Ora è tempo di pensare allo sviluppo e quindi di pensare a come attrarre nuovi clienti, entrare in nuovi segmenti di mercato e cambiare gli standard di servizio che riguardano il trasporto delle merci. Il Mercitalia Fast è una delle iniziative che avvia la fase di sviluppo di Mercitalia ed entrerà nel piano industriale per dare slancio al core business». Gosso infine ha aggiunto che «il segmento del time sensitive è quello con le maggiori possibilità di crescita, ma è anche quello da cui le imprese ferroviarie sono state da sempre escluse. Noi abbiamo voluto entrare in questo segmento e spargliare le carte. E per farlo in modo efficace abbiamo pensato di far leva su due elementi: il primo è la nostra capacità distintiva ovvero il trasporto ferroviario, e il secondo l'impiego di uno degli asset più prestigiosi del nostro Paese cioè la rete alta velocità/alta capacità».

Da mercoledì 7 novembre sarà operativo il servizio Mercitalia Fast: in 3 ore e mezzo collegherà Marcianise con l'interporto di Bologna grazie a un treno che viaggerà a 180 Km/h e per le Ferrovie si aprirà una nuova era nel trasporto ferroviario delle merci. (riproduzione riservata)

## Iran, oggi gli Usa reintroducono le sanzioni su petrolio e finanza

Roma - **Le sanzioni scatteranno alla mezzanotte degli Stati Uniti (le sei del mattino in Italia), ma 8 Paesi saranno esentati per 6 mesi.**

Roma - Oggi gli Stati Uniti hanno reintrodotta le sanzioni petrolifere e finanziarie contro l'Iran, alzando significativamente la pressione su Teheran per frenare i suoi programmi missilistici e nucleari e per contrastare la sua crescente influenza militare e politica in Medio Oriente. **Le sanzioni scatteranno alla mezzanotte degli Stati Uniti (le sei del mattino in Italia), ma 8 Paesi saranno esentati per 6 mesi.**

L'amministrazione Usa non ha però ancora svelato quali siano questi Paesi. La mossa ripristinerà le sanzioni statunitensi che erano state revocate dopo l'accordo nucleare del 2015 negoziato dall'amministrazione Obama, aggiungendo 300 nuovi bersagli nei settori petrolifero, marittimo, assicurativo e bancario dell'Iran.