



Notizie dai Porti:

Trieste:

"...Progetto Promares: per migliorare il trasporto intermodale..."

(Corriere Marittimo)

Genova:

"...Pronti 440 milioni per rilanciare il porto ..." (Il Secolo XIX)

"...Si fanno avanti in sette per la diga foranea..." (Informazioni Marittime)

Livorno:

"...in arrivo circolare esplicativa su utilizzo banchine pubbliche..."

(Messaggero Marittimo, Il Telegrafo, Il Tirreno, Ansa, Il Nautilus)

"...Ricci: "la situazione portuale non ci lascia tranquilli"..."

(Messaggero marittimo)

"...Livorno nella nuova dea della seta ..." (Corriere Marittimo)

"...Voci di Sconto ai privati sugli investimenti nella porto 2000!..."

(Messaggero Marittimo)

"...traghetti, più della metà proviene dalla sardegna ..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...sotto esame i porti di Civitavecchia, Taranto e Ravenna..."

(Informazioni Marittime, Il Nautilus, Corriere Marittimo)

Napoli:

"...il porto dopo due anni di nuova governance..." (Primo Magazine)

"...Zes Campania..." (Ferpress, Il Nautilus)

Bari:

"...Porti Zes interregionale adriatica..." (Messaggero Marittimo, Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...sit-in dei lavoratori licenziati da MCT..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Ponte sullo stretto..." (larepubblica.it, quotidianodisicilia.it)

Notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Progetto Promares: per migliorare il trasporto intermodale

Circa 230 milioni il budget assegnato all'AdSp di Venezia e Chioggia

TRIESTE – Si è svolto ieri, e andrà avanti anche oggi il “Kick-off meeting” che segna l'avvio del progetto “Promares” (Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic sea) che vede impegnata, tra i dieci partner del progetto, anche l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, come capofila.

Presentato nel Luglio del 2017 in occasione del primo bando per progetti standard del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020, durerà due anni e mezzo e si concluderà il 30 Giugno 2021, per un impegno economico complessivo di circa 2,7 milioni di euro, finanziati per l'85% da risorse comunitarie (quota Fesr) e per il restante 15% da risorse nazionali o proprie dei diversi partner.

L'obiettivo del percorso intrapreso è quello di definire strategie comuni tra i partner per migliorare il trasporto intermodale. Il primo obiettivo è quello di aumentare l'efficienza dei nodi esistenti attraverso l'ottimizzazione della capacità e la riduzione delle congestioni. Si arriverà così a supportare lo sviluppo dello Short sea shipping e delle Motorways of the sea.

L'Autorità di Sistema portuale di Venezia e Chioggia, partner del progetto ha un budget assegnato di circa 230 mila euro. Con queste risorse verrà condotta un'analisi sui fabbisogni per il miglioramento delle connessioni intermodali. Tutto ciò sarà propedeutico al potenziamento di un'azione pilota per ottimizzare l'attuale sistema Ict per le manovre ferroviarie in ambito portuale.

Gli partner che partecipano al progetto Promares sono: Venice international university, Interporto di Padova, Istituto sui trasporti e la logistica, le Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale e meridionale, nonché l'Università degli studi di Rijeka e i porti di Spalato e Rijeka.

Pronti 440 milioni per rilanciare il porto

Strade, ferrovie e restyling: gli interventi messi in moto dal governo per il Ponte

Roberto Sculli

Oltre 440 milioni di denaro pubblico disponibili, più altri 515 milioni da trovare, quelli per coprire l'allargamento di Fincantieri - il cosiddetto ribaltamento a mare - e per la nuova diga foranea. In più, il denaro che sarà immesso da altri soggetti, come Autostrade per l'Italia, che contribuirà al nuovo viadotto di Voltri a servizio del porto, e i 65 milioni di Rfi per la nuova stazione di Erzelli, fino ai 90 milioni che si conta immettano i privati nel rilancio del silos Hennebique, che si sommerebbero ai 10 già stanziati. È in tutto un programma da poco più di 1 miliardo di euro quello messo nero su bianco dal commissario per la ricostruzione Marco Bucci d'intesa con l'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona e destinati, specificamente, alle esigenze di rilancio e protezione del porto di Genova o comunque connessi alla vita dello scalo.

Il carburante per il decreto firmato dal commissario proviene in buona parte dalle leggi varate sulla scia del crollo del ponte Morandi: il decreto Genova e la successiva legge di Bilancio, che ha ulteriormente rimpinguato i fondi destinati alla città di Genova. I filoni sono quattro: l'ultimo miglio stradale e ferroviario, i progetti a cavallo tra il porto e la città, le infrastrutture portuali pure e l'aeroporto. Nella prima categoria, ad esempio, rientrano gli adeguamenti della rete stradale e ferrovia-



Il bacino portuale di Pra'

ria nei bacini di Sampierdarena e Pra'-Voltri. Tra i lavori più innovativi si segnala il completamento della nuova viabilità abbozzata con la nuova strada della Superba, con la creazione di un nuovo anello di accesso alle banchine dai varchi di San Benigno e Cornigliano, collegati direttamente alle barriere autostradali. Un altro tassello della separazione dei flussi in entrata e uscita dallo scalo da quelli cittadini.

Nel gruppo degli interventi urbanistici spicca l'Hennebi-

que. Dopo più d'un bando di concessione andato deserto, l'ex silos granario sarà rimesso sul mercato con una serie di alleggerimenti che dovrebbero renderlo più appetibile: a partire dai vincoli sulle superfici, con la riduzione di quelle da destinare obbligatoriamente a uso pubblico, fino all'esecuzione di una nuova perizia statica - l'ultima era molto datata - e ai dettagli sulle modifiche strutturali ammesse, tenendo conto che il bene è vincolato.

Buone notizie anche per il Cristoforo Colombo: il complesso di finanziamenti consentirà di avviare il primo lotto dell'ampliamento dell'aerostazione, grazie a 11,3 milioni della legge Finanziaria e a 4,7 contenuti nel Contratto di programma dell'aeroporto.

I tempi sono sempre un punto dolente di questi documenti di programmazione ma questa volta ci sono i presupposti per far meglio. Fatti salvi gli interventi per cui sono necessari ancora dei passi essenziali, per cui non a caso non è indicata una scadenza precisa (tra questi lo spostamento di Carmagnani e Superba, ancora orfane di una collocazione alternativa), i poteri straordinari nelle mani del commissario in relazione al viadotto sono utilizzabili anche per velocizzare i lavori legati al porto.

«La vera sfida è questa - rileva il presidente dell'Authority, Paolo Emilio Signorini - applicare le deroghe, come sta accadendo per il ponte Morandi». Per seguire l'attuazione del piano Palazzo San Giorgio dedicherà 11 persone ma si riserva di supportare i propri tecnici. La logica è anche in questo caso speculare al viadotto: per andare in deroga alle leggi ordinarie, soprattutto in tema di affidamenti, occorre produrre procedure «blindate». «Per questo - dice ancora Signorini - ci riserviamo di reperire all'esterno altre risorse specialistiche, soprattutto legali ed esperti di appalti».

© BY AGENCE FRANCE PRESSE

- segue

I PROGETTI

Gli investimenti a servizio del porto messi in moto dal decreto Genova e dalla legge di Bilancio

ANNO	TIPO DI INTERVENTO	IMPORTO
2019	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Pra' - Voltri	17.555.000
2019	Riqualificazione Infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergibile"	10.000.000
2019	Nuova Torre Piloti	14.752.913
2019	Riqualificazione Hennebique	10.000.000
2018	Consolidamento statico Ponte del Mille	1.500.000
2019	Studio di viabilità portuale	400.000
2018	Nuovo ponte del Papa	2.800.000
2019	Dragaggio per il nuovo ponte del Papa	3.000.000
2019	Realizzazione completa della strada La Superba	18.500.000
2019	Primo tratto funzionale dell'ampliamento dell'Aerostazione	11.300.000
2019	Messa in sicurezza del viadotto via Pionieri e Aviatori d'Italia	2.000.000
2020	Dragaggi samplerdarena e porto passeggeri	10.000.000
2021	Interventi di adeguamento del Parco Fuori Muro (realizzazione di nuova stazione dotata di binari di 750 metri, elettrificazione degli stessi, messa a norma delle intervie, centralizzazione degli scambi e realizzazione del sistema di segnalamento)	25.000.000
2021	Fincantieri (Ribaltamento a mare e interventi collegati)	300.000.000
Data da definire	Water front di levante	10.000.000
Data da definire	Ridisklocazione Depositi costieri di Carmagnani/ Superba	20.000.000
Data da definire	Retroporto di Alessandria	2.000.000
Data da definire	Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra lato sud	15.000.000
Data da definire	Cabinovia di Erzelli	9.000.000

Totale investimenti previsti nel triennio, includendo opere finanziate con altre fonti (fondi propri dell'Autorità portuale, destinati da altre norme o di altri enti): **1,061 miliardi di euro**

Si fanno avanti in sette per la diga foranea di Genova

Sarà una delle opere portuali più imponenti e costose di sempre. Tra i soggetti, tutte società comunitarie, ci sarebbe anche il Rina

Il porto di Genova

Sono in tutto sette i soggetti che si sono fatti avanti per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova. Sarà una delle opere più costose mai realizzate in un porto italiano, con un costo stimato intorno agli 800 milioni di euro. Trattasi della prima murata a protezione di un porto, che deve quindi essere estesa e scendere in profondità per la forte pressione del mare aperto.

Tra i raggruppamenti d'impresa che hanno inviato a Invitalia la loro manifestazione d'interesse ci sarebbe anche il Rina, secondo il Secolo XIX. Ci sono poi studi di progettazione e società di ingegneria, italiane e comunitarie, precisa l'Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale.

Nelle prossime tre settimane Invitalia - che cura l'appalto lanciato a novembre scorso del valore di 13,5 milioni - verificherà la prassi amministrativa delle domande, successivamente nominerà la commissione per la valutazione delle sette proposte.

La nuova diga foranea vedrà un avanzamento a mare di circa mezzo chilometro, per una lunghezza di poco meno di 5 chilometri su fondali medi di 40 metri. Fatta l'opera, potranno entrare navi portacontainer fino a 22 mila teu.

La diga foranea «darà un più ampio respiro al porto storico di Sampierdarena, che oggi presenta una limitatezza degli specchi acquei per le manovre di ormeggio e transito delle mega-ships a causa della collocazione dell'attuale protezione foranea», si legge in una nota dell'autorità portuale di Genova guidata da Paolo Emilio Signorini.

L'appalto

La redazione del progetto, si legge sul sito di Invitalia, di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga si articolerà in due fasi:

- 1 il progettista, scelto mediante la procedura di gara, dovrà individuare e analizzare almeno tre possibili soluzioni progettuali alternative, elaborando per ciascuna di esse il documento di fattibilità. Durante questa fase sarà necessario adeguare anche il piano delle indagini relativo a ciascuna delle soluzioni progettuali.
- 2 il progettista dovrà sviluppare tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti progettuali, nel rispetto dei contenuti del Documento Preliminare alla Progettazione e in linea con gli esiti del dibattito pubblico, come previsto dal decreto del Presidente del Consiglio del 10 maggio 2018, numero 76).

Porti: Rixi incontra Corsini e Tarzia

In arrivo circolare esplicativa su utilizzo banchine pubbliche

ROMA – Questa mattina al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è tenuto l'incontro tra il viceministro Edoardo Rixi, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, ed il direttore marittimo della Toscana, contrammiraglio Giuseppe Tarzia.

Obiettivo dell'incontro, analizzare le "problematiche operative e infrastrutturali del porto di Livorno", balzate all'attenzione delle cronache nelle ultime settimane.

Una nota ministeriale, informa che durante "l'incontro, è emersa, da parte della Direzione generale competente in materia del ministero, la disponibilità ad avviare l'elaborazione di una circolare esplicativa sull'utilizzo delle banchine pubbliche".

Questo, oltre a portare finalmente un pò di chiarezza sulle note vicende labroniche, sempre secondo il Mit, si renderebbe necessario "alla luce dell'aumento dei traffici portuali previsti nei prossimi anni, in tutti i porti italiani".

Nella riunione, infine, è stata evidenziata "l'importanza della programmazione degli accosti portuali per ottimizzare la capacità delle banchine pubbliche".

SCONTRO IN PORTO

Banchine pubbliche Il viceministro indica nuove regole

FULVI ■ A pagina 6

Banchine pubbliche, nuove regole Rixi mette ordine nel caos Livorno

Il viceministro convoca il presidente Corsini e l'ammiraglio Tarzia

L'AVEVAMO preannunciato e il viceministro Edoardo Rixi è stato di parola. In un incontro convocato al Mlt ieri mattina ha affrontato con il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini e il direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia le note problematiche operative e infrastrutturali del porto di Livorno. «Nel corso dell'incontro - si legge nella nota diramata dal ministero - è emersa, da parte della direzione generale competente in materia del Ministero, la disponibilità ad avviare l'elaborazione di una circolare esplicativa sull'utilizzo delle banchine pubbliche, alla luce dell'aumento dei traffici portuali previsti nei prossimi anni, in tutti i porti italiani. È stata, inoltre, evidenziata l'importanza della programmazione degli accosti portuali per ottimizzare la capacità delle banchine pubbliche».

IL PUNTO principale sottolineato dunque dalla stessa nota del ministero è il riconoscimento della necessità di una circolare che spieghi meglio le linee consentite dai regolamenti in vigore per l'utilizzo delle banchine pubbliche: proprio

il tema del contendere tra l'Autorità marittima e l'Autorità portuale, che ha portato addirittura all'intervento della magistratura penale sul caso della concessione temporanea rilasciata da palazzo Rusciano alla Grimaldi con il relativo 'gazebo' fatto sequestrare dall'Autorità marittima.

LA CIRCOLARE dovrebbe arrivare in tempi stretti, proprio nel tentativo di disinnescare anche le conseguenze di una possibile sentenza punitiva della magistratura: il cui Gip aveva addirittura ipotizzato una sospensione dai pubblici uffici dei vertici dell'AdSP, con

I TRAFFICI
Il nostro scalo cresce per ro/ro e ro/pax
C'è fame di banchine

conseguenze catastrofiche per i principali progetti in atto sul porto. Il tema, come si evince anche dalle parole del viceministro, supera nettamente il caso Livorno, per riguardare tutti i porti italiani dove si prevede un incremento dei traffici; e dove l'utilizzo delle ban-



IL VICEMINISTRO
Edoardo Rixi ha
incontrato Corsini e
Tarzia

chine pubbliche va calibrato alle crescenti richieste dell'armamento. Se a Livorno il problema è esploso, è perché il porto è diventato il primo in Italia per i traffici ro/ro e ro/pax, in una carenza sempre più evidente di accosti dedicati. L'impegno delle Autorità, sta

quella di sistema che quella marittima, è stato di garantire la crescita dei traffici e quindi del lavoro nel rispetto delle normative. E sembra di capire che Rixi abbia riconosciuto la buona fede di entrambe le Autorità, in un quadro normativo che più volte è stato sottolineato



Focus

Concessione

A Livorno c'è stato l'intervento della magistratura per la concessione rilasciata da palazzo Rusciano alla Grimaldi con il relativo 'gazebo' poi sequestrato

Scenari

Il Gip ha addirittura ipotizzato una sospensione dai pubblici uffici dei vertici dell'Autorità Portuale, con conseguenze catastrofiche per i principali progetti in atto i sul porto

Impegno

L'impegno delle Autorità, sia quella di sistema che quella marittima, è stato di garantire la crescita dei traffici e quindi del lavoro nel rispetto delle normative

anche in passato lascia margini di incertezza che possono generare conflitti come quello di Livorno. Pericolosi per la migliore gestione del lavoro portuale e per il comune impegno in un clima di crescente concorrenza con i porti europei. A.F.

PORTO

Nella guerra delle banchine è l'ora del viceministro leghista

Rixi scende in campo fra Corsini e Tarzia dribblando l'iniziativa del governatore. Ma Rossi non molla: giovedì 24 debutta il super-comitato delle istituzioni

Mauro Zucchelli

LIVORNO. L'avevano evocato in parecchi l'intervento del ministro Danilo Toninelli per sbrogliare l'ingarbugliata groviglio che grava sul porto di Livorno: l'aveva chiamato in causa la (doppia) interpellanza del deputato forzista Giorgio Mulè insieme a una trentina di colleghi; l'aveva evocato il sindaco Filippo Nogarini paventando la fuga dell'armatore Emanuele Grimaldi dalle banchine livornesi; l'aveva sollecitato il governatore Enrico Rossi, dopo aver lanciato l'idea di un super-comitato delle istituzioni (giocando magari di squadra proprio con Nogarini). Alla fin fine Roma ci ha messo lo zampino sì, ma per iniziativa del viceministro Edoardo Rixi, che nel dicastero delle infrastrutture rappresenta l'altra metà del governo gialloverde, essendo considerato uno dei fedelissimi del vicepremier Matteo Salvini e uno degli strateghi leghisti sul "fronte del porto".

Non è una novità che Rixi metta gli occhi su Livorno: è il suo mestiere di viceministro e qui da noi è già stato agli inizi del mese scorso come martatore del convegno organizzato da Federmanager in Fortezza Vecchia. Ma adesso entra proprio nella carne viva dei guai del porto labronico prendendo l'iniziativa di convocare un incontro con il presidente dell'Authority Livorno-Piombino Stefano Corsini e con il direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia.

Lo fa, va detto, nel bel mez-



Da sinistra: il viceministro Rixi, il presidente dell'Authority Corsini, il comandante della Capitaneria Tarzia

zo di un sussulto di "interventismo" del ministero nei riguardi delle istituzioni portuali: basti pensare che nella stessa giornata di ieri l'incontro dedicato a Livorno è stato accompagnato dall'annuncio che la direzione generale del ministero che si occupa della vigilanza sulle istituzioni portuali manderà gli ispettori a fare le lastre all'Authority di Civitavecchia, a quella di Ravenna e a quella di Taranto: occhi puntati sulla "gestione dei ri-

spettivi porti" con riguardo «anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici».

Come Il Tirreno racconta da anni, il porto di Livorno è la battaglia campale della guerra commerciale fra Grimaldi e Onorato. E da settimane si incrocia con il conflitto istituzionale fra Authority e Capitaneria (con i deputati forzisti che denunciano le invasioni di campo dell'autorità marittima ai danni di Palazzo Roscia-

no). Non solo: siamo nel cuore di una inchiesta giudiziaria e (quasi) alla vigilia di decisioni rilevanti sull'affare Darsena Europa che dovrebbe spalancare al porto di Livorno una nuova stagione senza le strozzature fisico-geografiche che ne limitano lo sviluppo. Senza contare che fra quattro mesi sono previste le elezioni locali più incerte degli ultimi settant'anni...

È in questo crocevia di problemi e guai che, assumendo-

si il ruolo di risolutore, il ministero si è detto disponibile ad «avviare l'elaborazione di una circolare esplicativa sull'utilizzo delle banchine pubbliche, alla luce dell'aumento dei traffici portuali previsti nei prossimi anni, in tutti i porti italiani». Il ministero cerca di derubricare lo scontro a impiccio procedurale tant'è vero che ci si limita a far riferimento a problematiche operative e infrastrutturali del porto di Livorno. È da aggiungere che nel corso del faccia a faccia è stata «evidenziata l'importanza della programmazione degli accosti portuali per ottimizzare la capacità delle banchine pubbliche».

Rixi sembra puntare a dribblare così l'iniziativa del governatore Rossi di creare un super-comitato delle istituzioni che nascerebbe per risparmiare al porto di Livorno (e in primo luogo a Palazzo Rosciano) una fase di turbolenza proprio quando meno impossibile pare la prospettiva di arrivare alla realizzazione dell'espansione a mare del porto.

Tuttavia, se il viceministro leghista si muove, il governatore "rosso" non resta come mani in mano. Risulta che Enrico Rossi, che anche ieri si è sentito con l'assessore regionale livornese Cristina Grieco, abbia già messo nero su bianco l'indicazione di una data precisa: dovrebbe essere il 24 gennaio il debutto operativo di questo gruppo di lavoro che inventa qualcosa a lato degli organismi previsti dalla riforma Delrio proprio per evitare che quegli assetti saltino per aria. E dunque si apra la strada a nuove leadership nominate dall'attuale governo pentaleghista che si è ritrovato con le nomine al timone dell'Autorità di Sistema fatte dal governo precedente.

Non ci si dimentichi, però, che tutto si muove all'interno delle quinte di un palcoscenico disegnato anche - anzi, forse soprattutto - dall'inchiesta giudiziaria. Con il 21 gennaio come data-limite entro la quale la difesa dei vertici dell'Authority vecchi e nuovi potrà presentare memorie. In ballo c'è la decisione sull'interdizione dai pubblici uffici. —

Porti: Livorno, tornano operativi 2 accosti per la manutenzione delle navi

Le banchine erano state interdette per rimozione gru pericolante

Tornano di nuovo operative, dopo oltre un anno di stop, due banchine del porto di Livorno destinate alla manutenzione navale. Si tratta degli accosti 76 e 77 Est, i quali erano stati interdetti a causa della presenza di una gru pericolante, la cui rimozione è terminata in questi giorni. Le due banchine sono pubbliche e fanno parte del compendio dei bacini di carenaggio, per l'assegnazione del quale è in corso una gara pubblica con due partecipanti. Una parte di questi accosti dovrebbe essere assegnata, almeno fino a luglio 2019, per l'allestimento di tre yacht di Azimut Benetti, società che partecipa alla gara per l'assegnazione del compendio. Ad annunciarlo pubblicamente lo scorso 14 dicembre scorso era stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale Stefano Corsini, nel corso di una conferenza stampa congiunta col sindaco Nogarin e con il comandante del porto di Livorno, tenutasi proprio nella sede di Livorno di Azimut Benetti.

1

Porto di Livorno: tornano operativi 2 accosti per la manutenzione delle navi

LIVORNO – Tornano di nuovo operative, dopo oltre un anno di stop, due banchine del porto di Livorno destinate alla manutenzione navale. Si tratta degli accosti 76 e 77 Est, i quali erano stati interdetti a causa della presenza di una gru pericolante, la cui rimozione è terminata in questi giorni. Le due banchine sono pubbliche e fanno parte del compendio dei bacini di carenaggio, per l'assegnazione del quale è in corso una gara pubblica con due partecipanti.

Una parte di questi accosti dovrebbe essere assegnata, almeno fino a luglio 2019, per l'allestimento di tre yacht di Azimut Benetti, società che partecipa alla gara per l'assegnazione del compendio. Ad annunciarlo pubblicamente lo scorso 14 dicembre scorso era stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale Stefano Corsini, nel corso di una conferenza stampa congiunta col sindaco Nogarín e con il comandante del porto di Livorno, tenutasi proprio nella sede di Livorno di Azimut Benetti.

Ricci: “La situazione portuale non ci lascia tranquilli”

Il presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara sul momento che vive la città

LIVORNO – Alberto Ricci, presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara commenta la situazione portuale e generale della città labronica: “È un momento particolare che non ci lascia tranquilli, è necessario che ognuno assuma il proprio ruolo”.

PORTII riflessi di Livorno su Piombino

Carlo Torlai spiega le ricadute della situazione portuale livornese su quella piombinese

LIVORNO – Carlo Torlai, presidente della Compagnia portuale di Piombino e vicepresidente Assimprese, ospite della trasmissione di Granducato tv “Fronte del porto” con Federico Barbera, spiega come l’attuale situazione del porto di Livorno abbia ricadute anche su quello della sua città.

Livorno nella nuova via della Seta tra il Far East e l'Europa

Il Pireo pronto a fare da testa di ponte tra la Cina e lo scalo labronico.

LIVORNO - Cina-Pireo-Livorno, è questo l'asse lungo cui potrebbe svilupparsi il futuro dello scalo labronico. Se ne è parlato durante un incontro a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, cui hanno preso parte il console onorario della Repubblica Popolare Cinese a Firenze, Wan Fuguo, e il console onorario della Grecia, Elena Konstantos; a riceverli, oltre al padrone di casa, Stefano Corsini, anche il sindaco cittadino Filippo Nogarini e il dirigente della promozione dell'ente portuale, Gabriele Gargiulo.

Non è un caso che nel quartier generale della Port Authority il console cinese e quello greco si siano presentati insieme. Dal 2016 il porto del Pireo è infatti in mano alla Cina attraverso il colosso Cosco ed è diventata una delle più importanti teste di ponte tra i mercati dell'Estremo Oriente e quelli dell'Europa Centro-Occidentale. Per Livorno potrebbe dunque presentarsi la possibilità di sviluppare collegamenti feeder con lo scalo ateniese che quasi un anno fa ha accolto presso il suo principale terminal container le prime unità navali da 20 mila Teu. Non solo: i due scali potrebbero traghettare inedite sinergie anche sul fronte dei rotabili, che rimane il business principale del porto della Città dei Quattro Mori.

L'idea di una collaborazione commerciale tra i due Paesi è stata preparata attraverso una serie di incontri interlocutori che lo stesso presidente Corsini ha avuto nei mesi scorsi con il console greco Konstantos, che si è offerta di fare da intermediario con l'establishment politico cinese. Si tratta di un feeling che si è venuto a creare un po' di tempo fa e che è stato valorizzato dallo stesso console cinese, che ha asserito di essere venuto in visita a Livorno anche su richiesta del numero uno della Piraeus Port Authority, FU Chengqiu, e dei vertici del Piraeus Container Terminal, con cui vanta ottimi rapporti.

«Il nostro obiettivo è quello di promuovere la collaborazione tra Livorno e il Pireo – ha detto Fuguo – i miei amici del Pireo supportano questo intento e riteniamo ci siano le condizioni per approfondire le possibili convergenze tra i due porti».

Gli ambiti di collaborazione potrebbero essere molteplici e svilupparsi nel quadro degli investimenti che la Cina sta portando avanti nel nome della Belt and Road Initiative, la nuova strategia commerciale con la quale Pechino potrebbe arrivare ad attivare tra i 1000 e 1400 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali. Si tratta di un progetto di un'ampiezza straordinaria di cui potrebbe beneficiare tutto il tessuto produttivo locale. Non a caso all'incontro ha partecipato anche il sindaco, la cui città ha fame di nuove occasioni di sviluppo industriale anche a seguito della recente crisi che ha investito il territorio: «Il porto e la sua città lavorano in stretta sinergia – ha dichiarato Nogarini, che ha così voluto mettere sul tavolo delle trattative l'ottimo rapporto che esiste tra Comune e l'Autorità Portuale – in alcune realtà i rapporti tra i due enti costituiscono un freno allo sviluppo di nuove occasioni, qui da noi sono invece sono un punto di forza».

L'incontro si è poi spostato in porto e ha consentito agli ospiti di farsi un'idea più chiara dello scalo portuale e delle potenzialità che questo sarà in grado di esprimere una volta realizzato il nuovo terminal container del porto (la Darsena Europa), vero asset sul cui futuro sono in molti a scommettere e sui cui sia Nogarini che Corsini hanno a più riprese richiamato l'attenzione dei due diplomatici.

La riunione, per ora soltanto interlocutoria, ha avuto già degli sviluppi, tanto che il console onorario cinese, il presidente Corsini e il sindaco si sono detti disponibili a proseguire la discussione direttamente in Grecia, presso il Porto del Pireo, dove dovrebbe essere organizzato un incontro con i vertici del porto ateniese.

«Grazie ai collegamenti con il Pireo, Livorno può aspirare a diventare un hub importante per la Cina sia nel traffico containerizzato che in quello dei rotabili – ha dichiarato Corsini – riteniamo da questo incontro possano nascere inedite possibilità di sviluppo per il nostro porto».

Voci di "sconto" ai privati sugli investimenti nella Porto 2000!

E' veramente difficile immaginare qualcosa di più assurdo

LIVORNO – Stando a voci che circolano (o che vengono fatte circolare), alle quali, invero, ci è ben difficile credere, per superare lo stallo venutosi a creare con l'espletamento della gara per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la fantasiosa Autorità di Sistema portuale livornese avrebbe concepito come soluzione, magari temporanea (non basterebbe a legittimarla) quella di aggiungere pasticcio a pasticcio, anzi di portare il pasticcio alla marcescenza.

La questione – ricordiamolo – continua a riguardare il perdurante mancato pagamento (e mancato introito per lo Stato) dell'importo di gara da parte dell'Ati vincitrice, pari a euri 10.741.170,00 e del conseguente mancato avvio degli investimenti di circa 90 milioni che lo stesso aggiudicatario si è impegnato a realizzare, salvo, poi, manifestare la volontà di procrastinare gli investimenti a dopo il 2023, cioè alle kalende greche, come abbiamo documentatamente riportato giorni or sono.

L'idea del momento, sempre secondo quanto si dice e che – veramente – ci auguriamo essere la classica leggenda metropolitana, sarebbe quella di accordare all'Ati vincitrice (dimentica del fatto che le vittorie oltre al trionfo, comportano anche degli oneri che devono essere "onorati", anche se gravosi) un non meglio definito "sconto" sull'importo degli investimenti assicurati e sottoscritti con la partecipazione e con la conseguita aggiudicazione della gara.

Tale sgravio dovrebbe aggirarsi intorno ai 20 o 30 milioni (quisquille!), ma è bene osservare che, anche se si trattasse di 20 o 30 centesimi, in linea di puro principio, sarebbe esattamente lo stesso poiché mai si è visto apportare qualunque mutamento, variante o correzione di qualsivoglia natura al testo di un bando di gara senza che quest'ultima dovesse ripercorrere l'intero iter procedurale di approvazione. Figuriamoci poi se tale ipotesi dovesse configurarsi a gara già espletata e con l'aggiudicazione dei beni già decretata.

Altro che pasticcio, è veramente difficile immaginare qualcosa di più assurdo, ma, forse, Livorno non ha ancora finito di sorprenderci.

Traghetti, più della metà proviene dalla Sardegna

LIVORNO. Più della metà dei traghetti arrivati nel porto di Livorno nel corso dei dodici mesi del 2018 proveniva dalla Sardegna: il 40% da Olbia e il 17% da Golfo Aranci. Ma al secondo posto, in realtà, c'è Bastia con oltre un traghetto su cinque (21%) mentre gli arrivi da Capraia sono il 15% e quelli da Palermo raggiungono il 5%.

E' uno degli aspetti fotografati dal dossier statistico firmato dall'Avvisatore Marittimo – del quale abbiamo già dato conto nei giorni scorsi – che viene dedicato ogni anno al movimento delle navi in porto.

Vale la pena di segnalare, sul fronte del traffico passeggeri, che lo scorso anno sono arrivate 20 navi in più rispetto all'anno precedente (in totale 352). Il maggior numero di arrivi li ha totalizzati la Sovereign che ha fatto tappa a Livorno ben 32 volte, invece il record di croceristi in un solo viaggio l'ha messo a segno la Norwegian Epic che il 9 agosto scorso si è presentata sulle nostre banchine con 4.979 passeggeri.

A sorpresa il maggior numero di arrivi è stato totalizzato in ottobre (con 50 love boat): ma anche nel 2017 erano state 46, cioè quasi quante ne sono arrivate nel bimestre estivo (47 a luglio, idem a agosto). Nel 2017 il maggior numero di navi da crociera era stato segnalato in maggio. E' da ribadire comunque questa tendenza alla destagionalizzazione: nel gennaio 2018 avevamo fatto tappa a Livorno sette navi e a febbraio sei (il doppio dell'anno prima), più o meno simile il discorso per dicembre 2018 con 9 navi rispetto alle cinque del 2017. —

Informazioni Marittime

Sotto esame i porti di Civitavecchia, Taranto e Ravenna

Ispettori selezionati dal ministero dei Trasporti studieranno per massimo sei mesi la qualità del lavoro delle autorità di sistema portuale

La gestione economica e finanziaria, quella amministrativa, legale e tecnica. Un controllo totale, sulla qualità del lavoro, quella avviata dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, verso tre sistemi portuali, quelli di Civitavecchia, Ravenna e Taranto.

Se ne occuperà un gruppo selezionato dalla direzione generale di vigilanza delle autorità portuali del ministero, composto da Francesco Benevolo, direttore generale di Ram, che guida la task force; Eugenio Minici, dirigente del MIT, e Sandro Gallinelli, capitano di vascello in servizio al comando generale delle Capitanerie.

Le osservazioni dureranno non più di sei mesi, precisa una nota del ministero, e coinvolgeranno le autorità di sistema portuale del Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta), Adriatico centro-settentrionale (Ravenna) e Ionio (Taranto).

Al via le ispezioni Mit su AdSP di Civitavecchia, Ravenna e Taranto

ROMA – Sono in corso le verifiche a campione da parte di ispettori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla gestione delle Autorità di Sistema portuale di Civitavecchia, Ravenna e Taranto.

Su indicazione del Ministro Danilo Toninelli, la Direzione Generale del Mit per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha portato a compimento tutte le procedure di nomina di una commissione ispettiva ad hoc composta dal direttore generale della RAM S.p.a. Francesco Benevolo, in qualità di presidente; dal dirigente del Mit Eugenio Minici e dal Capitano di Vascello Sandro Gallinelli, in servizio presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

La commissione è stata incaricata di effettuare ispezioni sull'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale di Civitavecchia, sull'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale di Ravenna e sull'Autorità di Sistema portuale del Mare Ionio di Taranto.

L'attività di ispezione, attualmente in corso e che avrà una durata massima di sei mesi, punta in particolare a verificare la gestione dei rispettivi porti delle tre Autorità, con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici.

Avviata a Civitavecchia la verifica a campione del Mit sulle Authority

Il presidente dell'Authority laziale, Francesco Maria di Majo, ha dichiarato di essere tranquillo sottolineando che non sarebbe la prima ispezione in un'Autorità Portuale.

CIVITAVECCHIA - E' passato poco più di un mese dalla comunicazione ufficiale in merito alla procedura di ispezione disposta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in alcune Autorità di Sistema portuale, tra cui quella che comprende i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Pertanto è adesso confermato che tra pochi giorni arriveranno a Molo Vespucci, sede dell'Authority laziale, gli ispettori delegati dal MIT ai quali tutto il personale dell'Authority dovrà mettere a disposizione ogni fascicolo documentale. Le verifiche tuttavia sono già iniziate nelle due sedi periferiche di Gaeta e Fiumicino, nella sede di Civitavecchia pertanto è già stato predisposto un ufficio per vagliare il materiale che verrà richiesto.

«Sono in corso le verifiche a campione da parte di ispettori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla gestione delle Autorità di Sistema portuale di Civitavecchia, Ravenna e Taranto - spiegava la nota del MIT - su indicazione del Ministro Danilo Toninelli, la Direzione Generale del Mit per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha portato a compimento tutte le procedure di nomina di una commissione ispettiva ad hoc»

La commissione è composta dal direttore generale della RAM S.p.a. (Rete Autostrade Mediterranee, società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) Francesco Benevolo, in qualità di presidente, dal dirigente del Mit Eugenio Minici e dal Capitano di Vascello Sandro Gallinelli, in servizio presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. «La commissione - ha sottolineato il Ministero - è stata incaricata di effettuare ispezioni sull'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale di Civitavecchia, sull'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale di Ravenna e sull'Autorità di Sistema portuale del Mare Ionio di Taranto. L'attività di ispezione, attualmente in corso e che avrà una durata massima di sei mesi, punta in particolare a verificare la gestione dei rispettivi porti delle tre Autorità, con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici».

Il presidente dell'Authority, Francesco Maria di Majo si è sempre dichiarato tranquillo sottolineando che non sarebbe la prima ispezione in un'Autorità Portuale. L'arrivo degli ispettori ministeriali tuttavia ha alzato la temperatura della politica locale: tanto che il coordinatore locale della Lega e i rappresentanti del Movimento Cinque Stelle hanno chiesto di procedere al più presto al commissariamento dell'ente portuale.

Napoli, il porto dopo due anni di nuova governance

17 gennaio 2019 – Il Propeller Club Port of Naples ha organizzato la Tavola Rotonda “Il porto dopo due anni di nuova governance” che si terrà Mercoledì 23 gennaio 2019 alle ore 18:00 presso il Centro Congressi del Terminal Napoli (Stazione Marittima). Il programma prevede i saluti e introduzione di Umberto Masucci (Presidente Propeller Clubs) a cui seguirà la relazione di Pietro Spirito (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale) dal titolo

“Un bilancio delle attività svolte, ed un programma di quello che ancora faremo nei successivi due anni”

Sono previsti interventi di Francesco Tavassi (Vice Presidente dell’Economia del Mare dell’Unione Industriali di Napoli) con la relazione

“Sviluppo economico e sistema portuale: il punto della situazione a Napoli e in Campania”

e di Antonio Cinque (Direttore della sede di Napoli della Banca d’Italia) con la relazione

“Infrastrutture logistiche, sviluppo economico e zone economiche speciali”

Modera: Alessandro Panaro (Dirigente SRM e Consigliere Propeller Club-Port of Naples).

Zes Campania: Lonardo (FI) interroga il Ministro Tria su conversione in legge decreto

(FERPRESS) – Napoli, 16 GEN – “Appare necessario cogliere l’opportunità della conversione in legge del decreto con cui è stata istituita la “Zes Campania” per recepire nello strumento legislativo, i vantaggi offerti dalla normativa europea in materia di Zone Doganali Intercluse e perché si possa subito procedere con nuovi investimenti per creare prospettive di sviluppo e di lavoro”.

Lo dichiara la senatrice di Forza Italia, Sandra Lonardo. “Considerata, inoltre, la necessità di supportare per la piena operatività delle Zone Economiche Speciali, sarebbe opportuno prevedere l’introduzione di specifici interventi che agevolino quanto più possibile lo scambio gomma – ferro, anche al fine di decongestionare il traffico merci su gomma con particolare riferimento alle emissioni di polveri sottili e Co2 nei tratti compresi tra le aree portuali adiacenti i centri cittadini e metropolitani e le aree retroportuali. Ecco, perché, ho ritenuto necessario presentare una interrogazione parlamentare al Ministro dell’economia e delle finanze, Giovanni Tria, per chiedere di sapere se intenda assumere le opportune iniziative al fine di introdurre nelle ZES le Zone Doganali Intercluse e gli incentivi allo scambio gomma ferro sulle tratte portuali e retroportuali”. conclude Lonardo.

Continua il lavoro del Comitato di Indirizzo della ZES campana

NAPOLI – Si è tenuta la terza riunione del Comitato di Indirizzo della ZES Campania. Il Comitato ha preso atto con soddisfazione degli emendamenti, sostenuti anche dal Governo, presentati in Parlamento al Decreto Semplificazione, in fase di conversione: le proposte costituiscono un positivo passo in avanti per consolidare il pacchetto localizzativo, prevedendo il dimezzamento dei tempi per i procedimenti amministrativi, eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, l'istituzione delle aree doganali intercluse, il termine perentorio di 90 giorni per gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria.

Proprio per questa ragione, Il Comitato ha deciso di attendere, per la formalizzazione del bando, la conversione del Decreto Semplificazione, al fine di poter incorporare tali elementi di innovazione rilevanti dal punto di vista della attrattività.

Intanto, la Regione Campania ha deliberato l'istituzione della Cabina di Regia per la ZES, e si appresta a mettere in atto le misure aggiuntive di carattere regionale, che costituiranno ulteriore sostegno al miglioramento della attrattività per gli investitori.

Infine, il Comitato ha proceduto ad analizzare e ad approfondire il contenuto del bando, che sarà emanato entro metà febbraio. La successiva riunione del Comitato di Indirizzo è stata convocata per il 25 gennaio.

PORTI Zes interregionale adriatica: incontro sindaco e presidente AdSp

Individuate le linee guida per l'adozione del kit localizzativo

BARI – Ugo Patroni Griffi, presidente dell'AdSp mar Adriatico meridionale, ha incontrato questa mattina Michele Abbaticchio, sindaco di Bitonto, per fare il punto sull'istituzione della Zes interregionale adriatica e individuare le linee guida da perseguire per l'adozione del kit localizzativo, un pacchetto di misure incentivanti relative alle imposte locali e alle semplificazioni di competenza, come esenzione Imu, Tasi, Tari.

Il comune dell'area metropolitana di Bari, infatti, ha deciso di imprimere un'accelerata amministrativa, finalizzata a redigere e adottare, in tempi stretti, il kit localizzativo indicato nel piano strategico; le Zes, infatti, saranno capaci di attrarre investimenti solo dove i comuni decideranno di adottarlo.

“Dal comune di Bitonto un esempio propositivo e propulsivo importantissimo che di fatto accelera il processo per l'istituzione della Zes interregionale adriatica” ha commentato il presidente Patroni Griffi al termine dell'incontro.

“Sindaco e Consiglio comunale hanno dimostrato di aver compreso appieno i benefici derivanti dalle Zone economiche speciali, per tutto il territorio. Per primi in Italia stanno battendo una traccia da seguire, offrendo la propria esperienza alle altre realtà comunali.”

Il sindaco Abbaticchio si dichiara pronto a mettere in rete la propria esperienza, per tutti gli altri comuni compresi nella delimitazione della Zes adriatica. “Ci troviamo -dice- di fronte ad una svolta epocale per aprire il nostro territorio ad investimenti per un concreto rilancio, in termini produttivi e occupazionali. Chiederò il supporto anche dell'Ufficio del piano strategico della città metropolitana di Bari, da sempre a disposizione di tutti i comuni dell'area. Come amministratori abbiamo il dovere di agire, e di farlo in tempi brevi.”

Patroni Griffi ha garantito il proprio supporto alla task force comunale che il sindaco Abbaticchio istituirà nei prossimi giorni, finalizzata all'elaborazione di una delibera consiliare di adozione del kit localizzativo.

Sindaco di Bitonto e Presidente dell'AdSP MAM a confronto per la ZES interregionale Adriatica

BARI – Il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, ha incontrato questa mattina il sindaco di Bitonto, Michele Abbaticchio, per fare il punto sull'istituzione della ZES interregionale Adriatica e per individuare le linee guida da perseguire per l'adozione del kit localizzativo.

Il comune dell'area Metropolitana di Bari, infatti, ha deciso di imprimere un'accelerata amministrativa, finalizzata a redigere e adottare, in tempi stretti, il kit localizzativo.

Le ZES, infatti, saranno capaci di attrarre investimenti solo ove i comuni adottino il kit localizzativo indicato nel piano strategico (un pacchetto di misure incentivanti relative alle imposte locali e alle semplificazioni di competenza, come esenzione IMU, TASI, TARI, ecc).

“Dal Comune di Bitonto un esempio propositivo e propulsivo importantissimo che di fatto accelera il processo per l'istituzione della ZES Interregionale Adriatica- commenta il presidente Patroni Griffi. Sindaco e Consiglio comunale hanno dimostrato di aver compreso appieno i benefici rivenienti dalle Zone Economiche Speciali, per tutto il territorio. Per primi in Italia stanno battendo una traccia da seguire, offrendo la propria esperienza alle altre realtà comunali.”

“Siamo pronti a mettere in rete la nostra esperienza, per tutti gli altri comuni compresi nella delimitazione della ZES Adriatica- commenta il sindaco Abbaticchio. Ci troviamo di fronte ad una svolta epocale per aprire il nostro territorio ad investimenti per un concreto rilancio, in termini produttivi e occupazionali. Chiederò il supporto anche dell'Ufficio del Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari, da sempre a disposizione di tutti i comuni dell'area. Come amministratori abbiamo il dovere di agire, e di farlo in tempi brevi.”

Al termine del proficuo incontro, il presidente Patroni Griffi ha garantito il proprio supporto alla task force comunale che il sindaco Abbaticchio istituirà nei prossimi giorni, finalizzata all'elaborazione di una delibera consiliare di adozione del kit localizzativo.

Sit-in dei lavoratori licenziati da MCT

Uiltrasporti denuncia l'atteggiamento «rigido» dell'azienda su reintegri e investimenti strategici gioia tauro Il sindacato Uiltrasporti Calabria ha indetto una giornata di mobilitazione pacifica di tutti i lavoratori portuali licenziati per lunedì 21 gennaio. «L'iniziativa intrapresa - si legge in una nota a firma del segretario generale Giuseppe Rizzo - ha il fine di sensibilizzare la Prefettura di Reggio Calabria e la MCT in merito alla definizione della problematica riguardante gli stessi lavoratori, successivamente reintegrati con sentenza del Tribunale di Palmi e non ancora riassunti dalla Società in indirizzo». In particolare, dalle 7 del mattino al Gate del porto di Gioia Tauro si svolgerà un sit-in pacifico che porterà i lavoratori a manifestare davanti alla sede dell'Autorità portuale, quindi allo svincolo dell'Autostrada e infine al Centro commerciale Annunziata. L'altra iniziativa di Uiltrasporti è relativa all'astensione da ogni forma di straordinario richiesto dalla società, dal momento che - come si evince dalla parallela richiesta di apertura della procedura di raffreddamento inviata a MCT, al commissario dell'Autorità portuale e per conoscenza al Prefetto e al presidente di Confindustria Reggio Calabria - il terminalista non ha dato risposte sulle questioni sollevate durante l'incontro del 12 dicembre sulla situazione aziendale dopo i reintegri e sull'andamento economico-organizzativo, assumendo anzi «una posizione rigida» e non dando seguito all'ulteriore richiesta del sindacato di reintegrare i lavoratori e pagare loro le spettanze dovute. A questa situazione si è aggiunta, negli ultimi giorni, l'istanza di sospensione dell'efficacia della sentenza del Giudice del lavoro di Palmi che ha reintegrato i lavoratori portuali licenziati, prodotta sempre da Medcenter Container Terminal. «Ci duole sottolineare che MCT, ancora una volta, ignora le richieste di questa organizzazione sindacale - scrive ancora Uiltrasporti - nonostante più volte sollecitata ad abbandonare l'iniziativa di scegliersi gli interlocutori sindacali e a tenere invece corrette relazioni industriali con tutte le sigle firmatarie del Contratto unico dei porti». Uiltrasporti, tra l'altro, è una delle sigle sindacali che non hanno firmato l'accordo sui licenziamenti. «Inoltre - rincara la dose Giuseppe Rizzo - ci giungono voci che la società non stia rispettando gli impegni presi al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, bloccando tutti i budget, i lavori di ristrutturazione del piazzale, gli interventi sui mezzi e l'acquisto dei pezzi di ricambio, gli investimenti concordati al MIT e propedeutici al rilancio dello scalo. Questo comportamento alimenta in noi il sospetto che MCT crei volutamente azioni disgreganti, al fine di generare confusione e instabilità in un momento così drammatico per lo scalo». La richiesta di raffreddamento di Uiltrasporti si conclude con l'assicurazione che «qualora le posizioni dovessero permanere invariate per altri dieci giorni ci determineremo con ulteriori azioni di lotta». red.rc Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.

Ponte sullo Stretto di Messina, Musumeci: "È una necessità, il governo smetta di balbettare"

Il presidente della Regione presenta l'accordo fra Caronte e il fondo Basalt, che rileva il 30 per cento della società. E rilancia sul collegamento stabile con la Calabria: "Non è un capriccio"

Presenta l'accordo fra Caronte e il fondo inglese Basalt, ma intanto riapre la partita del Ponte. Il presidente della Regione Nello Musumeci rispolvera il dossier sul collegamento stabile fra Messina e Reggio Calabria: "Sul Ponte sullo Stretto di Messina dice la mia opinione è la stessa da sempre, da quando facevo l'eurodeputato. Il governo regionale è per il Ponte sullo Stretto di Messina, non è un capriccio ma una esigenza infrastrutturale essenziale per completare la rete che dal cuore dell'Europa deve arrivare fino a Palermo". Per Musumeci lo Stato "deve pensare alle grandi infrastrutture. Speriamo che il governo nazionale possa quanto meno assumere una decisione definitiva, chiara e netta invece di balbettare su questo tema". Per il governatore, del resto, le priorità sono più d'una: "Noi - dice - stiamo lavorando per rendere più competitiva la rete infrastrutturale dell'Isola, ma lo Stato deve pensare ai porti che devono diventare competitivi in un Mediterraneo che torna a esser luogo di transito dei traffici marittimi". E mentre Musumeci professa serenità sulla partita della Finanziaria in corso all'Ars ("Stiamo esaminando il bilancio a gennaio, è un grande risultato. Se poi per approvarlo serve una

settimana in più o una settimana in meno, non cambia"), in Sala rossa va dunque in scena la celebrazione dell'accordo fra Caronte e Basalt, con i secondi che hanno acquisito il 30 per cento della società di traghetti: "Da oggi - dice l'amministratore delegato Vincenzo Franza - Caronte&Tourist non è più solo una delle tante aziende locali ma adesso può legittimamente aspirare a ben altri obiettivi, che saranno non solo nell'interesse proprio ma anche dei territori in cui è nata e cresciuta e a beneficio anche delle parti sociali e dell'ambiente. Abbiamo trovato il partner che cercavamo in Basalt che nella persona di Jon Hanna e del suo team ha duramente lavorato per chiudere questa operazione". Franza spiega la genesi dell'intesa: "Dopo avere valutato la possibilità di quotare in borsa la società - racconta - abbiamo ricevuto l'interesse di un partner finanziario capace di apprezzare le strategie e gli investimenti di lungo periodo e disponibile ad affiancarci nel percorso inevitabilmente non breve per la realizzazione del nostro piano. Abbiamo quindi scelto come partner un cosiddetto fondo infrastrutturale, presente anche in contesti simili a quelli in cui opera Caronte&Tourist, che sia capace di garantire la stabilità dell'investimento, apportando al contempo tutta la professionalità necessaria e garantire che Caronte&Tourist sia un'azienda gestita secondo criteri di qualità di livello internazionale e che quindi possa godere della fiducia degli operatori degli altri mercati in cui andrà a operare". "Questo accordo aggiunge Musumeci - è importante perché si caratterizza come elemento di attrazione per i grandi investimenti e alimenta fiducia e speranza negli imprenditori coraggiosi arditi ma anche lungimiranti, ma la seconda ragione è che si consolida un gruppo imprenditoriale altamente specializzato nei trasporti marittimi".

"Sul Ponte sullo Stretto di Messina la mia opinione è la stessa da sempre, da quando facevo ...

"Sul Ponte sullo Stretto di Messina la mia opinione è la stessa da sempre, da quando facevo l'eurodeputato". Il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci lo ha detto chiaramente parlando con i giornalisti durante la presentazione nel Palazzo dei Normanni dell'accordo tra Caronte & Tourist e il fondo internazionale Basalt. "Il Governo della Regione siciliana - ha detto Musumeci - è per il Ponte sullo Stretto di Messina, non è un capriccio ma una esigenza infrastrutturale essenziale per completare la rete che dal cuore dell'Europa deve arrivare fino a Palermo". "Speriamo che il Governo nazionale - ha aggiunto Musumeci - possa quanto meno assumere una decisione definitiva, chiara e netta invece di balbettare su questo tema". Poi, a proposito di una posizione contraria "dell'emiliano Dell'Orco, a nome del governo nazionale", Musumeci rincara la dose: "Ha perso un'occasione per tacere. Spero straparli a titolo personale". "Qualcuno spieghi - ha scritto su Facebook il Governatore - allo sprovveduto sottosegretario che la realizzazione delle mega infrastrutture (autostrade, strade e porti) nelle regioni spetta al governo di Roma. Quanto alle ferrovie, si faccia portare il report sugli investimenti di Rfi degli ultimi dieci anni in #Sicilia. E proverà vergogna. Alle infrastrutture secondarie stiamo pensando noi, con oltre 150 milioni di euro di interventi già progettati o appaltati solo nell'ultimo anno. Se i grillini non avessero dichiarato inutili le Province, centinaia di strade starebbero meglio". "Al tempo stesso - ha detto ancora il presidente della Regione - stiamo lavorando per rendere più competitiva la rete infrastrutturale dell'isola per la viabilità secondaria. Ma lo Stato deve pensare alle grandi infrastrutture e soprattutto ai porti che devono diventare competitivi in un Mediterraneo che torna a esser luogo di transito dei traffici marittimi". "Da siciliano - ha detto l'amministratore delegato di Caronte & Tourist Vincenzo Franza - sarebbe un sogno che si realizza perché interpreterebbe il senso dell'interesse dello Stato verso la nostra terra, migliorando soprattutto il collegamento ferroviario, perché il ponte là farebbe veramente la differenza, quindi le merci ne trarrebbero grande giovamento". "Inoltre da imprenditore - ha aggiunto - non posso che essere contento che vengano investite cifre nell'ordine della decina di miliardi in un territorio dove operiamo e poi per costruire i ponti servono i traghetti, i ponti poi si vedono dai traghetti, quindi dal punto di vista imprenditoriale è una sfida interessante, perché in tutti i posti del mondo, dove sono stati realizzati ponti o infrastrutture stabili il traghettamento ha continuato tranquillamente ed ha anche migliorato in alcuni casi". "Da messinese - ha concluso - chiedo l'attenzione a che questo ponte non impatti più di tanto con quello che è uno degli ambienti più belli del mondo".

Brexit, i porti europei si preparano allo scenario peggiore / FOCUSGe-

nova - Parigi ha assunto 700 addetti alla dogana e farà costruire altri magazzini. Il Belgio punta sui droni, l'Olanda allerta 145 veterinari.

Genova - A 72 giorni dalla Brexit, e dopo la bocciatura dell'accordo tra l'Ue e Londra a Westminster, i Paesi dell'Unione accelerano la loro preparazione per lo scenario peggiore. In particolare Olanda, Belgio e Francia, che assieme all'Irlanda sarebbero i Paesi più colpiti e con le frontiere più esposte in caso di un divorzio disordinato, sono già in fase avanzata nelle procedure di rafforzamento e ripristino dei controlli doganali soprattutto nei porti di Rotterdam, Anversa, Calais e Dublino, gli scali attraverso cui passa la stragrande maggioranza degli scambi commerciali col Regno Unito. Tutto questo in attesa di vedere quali saranno gli eventuali effetti sui collegamenti Eurostar con Parigi e Bruxelles e che fine faranno le licenze di conduttori, piloti e comandanti inglesi di treni, navi e aerei. Parigi ha previsto l'assunzione di 700 addetti doganali, sta incrementando le infrastrutture di controllo alle frontiere e costruendo nuovi magazzini di stoccaggio a Calais, Cherbourg e all'ingresso del tunnel della Manica.

I Paesi Bassi hanno messo in programma l'impiego di oltre 900 nuovi funzionari doganali e 145 veterinari, per i controlli su prodotti alimentari, vegetali e animali. Il Belgio sta per dare il via libera all'assunzione di 115 nuovi funzionari delle dogane, mentre investe in droni e scanner subacquei per la sorveglianza delle sue coste e del suo mare. In Irlanda infine, dove il potenziale impatto dirompente di barriere sul confine con l'Irlanda del Nord è ben noto - non a caso l'accordo bocciato prevede un backstop, un meccanismo di salvaguardia per il mantenimento delle frontiere aperte - le preoccupazioni vanno dall'impatto economico per un crollo delle esportazioni, ai ritardi del trasporto su strada, al contrabbando, alle forniture di medicinali. Per far fronte alla situazione, il governo ha previsto l'impiego di un migliaio di agenti delle dogane in più per i controlli sanitari e fitosanitari e la certificazione delle esportazioni.

Genova, i sindacati lanciano l'allarme su Fuorimuro

Genova - Cgil, Cisl e Uil: «L'azienda ha 700 mila euro di deficit per colpa del crollo del Morandi: siamo preoccupati per i lavoratori».

Genova - A seguito dell'incontro odierno tenutosi in Confindustria con la Fuorimuro, Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti manifestano «la propria preoccupazione rispetto a quanto comunicato dall'azienda in merito al deficit di 700 mila euro accumulato in particolare a seguito delle ripercussioni conseguenti al crollo del ponte Morandi» spiega una nota del sindacato.

«Riteniamo il trasporto su ferro un punto fondamentale per lo sviluppo dei traffici e pensiamo che questo tema debba essere al centro di una discussione che porti, nel breve, a soluzioni efficaci per il superamento delle problematiche esistenti. Siamo convinti che Fuorimuro possa e debba essere il fulcro di un sistema capace di unire il ciclo delle manovre ferroviarie con il collegamento tra porto e retroporto ed apprendiamo con favore il fatto che su questo percorso possano esserci interventi di primarie aziende operanti nel porto di Genova. Per parte nostra attiveremo un confronto con l'Autorità di Sistema Portuale richiedendo alla stessa un incontro urgente per affrontare e superare i problemi relativi al trasporto su ferro a partire da soluzioni già percorse riguardo a società fornitrici di servizi di interesse generale all'interno del Porto di Genova. I lavoratori di questo settore si trovano per l'ennesima volta, loro malgrado, ad affrontare difficoltà e preoccupazioni indipendenti dalla loro volontà. In questi anni il senso di responsabilità degli stessi non è mai mancato ed ha contribuito a riportare ad ottimi livelli qualitativi questo servizio, adesso però occorrono risorse ed investimenti mirati per fare un salto di qualità, salvaguardare salari e livelli occupazionali resi ancora più necessari dalla situazione post-Morandi».

Collegamenti marittimi, indagato il sindaco di Lipari

Messina - Il sindaco di Lipari (Messina) Marco Giorgianni è indagato per abuso d'ufficio dalla Procura della Repubblica a Barcellona Pozzo di Gotto.

Messina - Il sindaco di Lipari (Messina) Marco Giorgianni è indagato per abuso d'ufficio dalla Procura della Repubblica a Barcellona Pozzo di Gotto perché avrebbe concesso locali delle biglietterie dei mezzi di collegamento marittimi con le Eolie che erano privi della concessione demaniale da parte della Regione. Con lui, per occupazione illegale di bene demaniale, sono indagati quattro gestori delle biglietterie.

L'inchiesta, in seguito ad una denuncia, è stata avviata dalla Capitaneria di Porto di Milazzo e Lipari ed è coordinata dal procuratore Emanuele Crescenti e dal sostituto procuratore Rita Barbieri. Gli altri quattro indagati, invece, ai quali si contesta l'occupazione abusiva di area demaniale, sono: Massimo La Cava, 56 anni, legale rappresentante della società Sgm srl; Alessandro Seminara, 52 anni, e Giuseppe Insana, 30 anni, entrambi legali rappresentanti che si sono succeduti alla direzione della Davimar Eolia Navigazione srl; Donatella De Pasquale, 54 anni, legale rappresentante della Eoltravel Viaggi e Turismo snc.

Trasporti: Franza, due nuove navi per Lampedusa e Pantelleria

(ANSA) - PALERMO, 16 GEN - "Da due anni abbiamo rilevato la ex Siremar e siamo impegnatissimi nell'opera più importante, quella di cambiare le navi che sono datate. Le prime due navi che andremo a realizzare, anche con fondi per il trasporto pubblico locale gestiti dalla Regione Siciliana, saranno quelle per Pantelleria e Lampedusa che sono le due isole che ne hanno più bisogno per la difficoltà del collegamento". Lo ha detto l'amministratore delegato di Caronte & Tourist Vincenzo Franza ai giornalisti nel corso della presentazione a Palazzo dei Normanni dell'accordo tra la società delle famiglie Franza e Maticena e il fondo internazionale Basalt Infrastructure Partners. "A seguire, ci auguriamo di poter continuare con un programma di 5 navi sostituite nei prossimi 5-6 anni, per far sì che tutto lo standard via nave con le isole minori arrivi a livello europeo". "Tra l'altro - ha proseguito Vincenzo Franza - siamo impegnati anche a difesa dell'ambiente e lo dimostra l'investimento sulla nave Elio già in funzione nello Stretto, alimentata a gas naturale liquefatto, il combustibile più ecologico, segno tangibile di un'attenzione all'ambiente senza la quale una impresa moderna non può vivere. Con orgoglio possiamo dire che abbiamo la prima nave traghetto di questo tipo nel Mediterraneo". "Ci auguriamo - ha aggiunto Franza - che l'aumento del turismo e della stagione turistica delle isole faccia aumentare sempre più il numero di passeggeri trasportati, ma oggi il nostro obiettivo è di dare ai 5 milioni di passeggeri, fino a punte di 8 milioni, un livello di qualità superiore".

Da Abp 250 mln di sterline per il porto di Hull

A sostegno degli scambi commerciali dopo la Brexit

LONDRA – Associated British Ports (Abp), il principale operatore portuale del Regno Unito, ha annunciato un ulteriore investimento per potenziare le strutture del porto di Hull (nella foto), situato alla confluenza del fiume Hull con l'estuario del fiume Humber a Kingston upon Hull, nello Yorkshire.

L'investimento complessivo del gruppo iniziato nel 2016, anno del referendum per l'uscita dall'Unione europea, arriva così a 250 milioni di sterline (pari a quasi 281 milioni di euro).

Si tratta di programma di investimenti che dimostra l'impegno dell'operatore a mantenere le relazioni commerciali della Gran Bretagna con il resto del mondo dopo la Brexit. Specialmente considerando che tale annuncio è stato fatto il 14 Gennaio, il giorno precedente il voto del Parlamento britannico che ha bocciato il piano di Theresa May, con 432 no e 202 a favore.

"Abp sta lavorando attivamente per supportare le aziende preoccupate per una no-deal Brexit e il potenziale grave disagio che ciò potrebbe causare al porto di Dover. I terminal container e traghetti di Abp sul fiume Humber sono in grado di aiutare le aziende a superare tali interruzioni, fornendo collegamenti regolari e affidabili con l'Europa. Più di 70 partenze ogni settimana collegano Humber a una serie di destinazioni tra cui Belgio, Paesi Bassi, Danimarca e Polonia".

In dettaglio, l'investimento prevede 50 milioni di sterline per incrementare la capacità dei suoi terminal container nei porti di Hull e Immingham; 65 mln per contribuire a garantire il futuro dell'industria siderurgica sul fiume Humber; 55 milioni per potenziare l'offerta automobilistica e crocieristica nel porto di Southampton; e una serie di altri investimenti in tutta la sua rete di 21 porti gestiti da Abp in Inghilterra, Scozia e Galles.

Henrik Pedersen, Ceo di Abp, ha infine dichiarato che la società sta "continuando a investire in personale ed attrezzature per garantire la flessibilità di cui abbiamo bisogno per far crescere gli scambi commerciali del Regno Unito. Abbiamo già visto aumentare i volumi nei nostri porti sull' Humber mentre i caricatori cercano alternative a Dover".

L'Abp è una componente importante nel settore delle infrastrutture del Regno Unito, che gestisce quasi 150 miliardi di sterline attraverso la sua rete portuale, contribuendo per circa 7,5 miliardi all'economia del Regno Unito garantendo circa 120.000 posti di lavoro.

II Secolo XIX



LA CLASSIFICA MONDIALE DEI PORTI

Shanghai sempre in vetta

Le tensioni commerciali e politiche tra Cina e Usa non hanno influito sul risultato finale del porto di Shanghai che rimane al vertice mondiale, primo nella classifica degli scali. Con più di 42 milioni di teu movimentati, le banchine cinesi si confermano sul podio. Singapore è secondo con 36,6 milioni di container, ma il record non basta per arrivare al vertice. Ningbo Zhoushan con 26 milioni di teu supera Shenzhen ed è terzo in classifica.

"Mai avuto dubbi sul sì del governo al Terzo Valico"

MASSIMO MINELLA

Non ha mai avuto dubbi che, alla fine, il Terzo Valico avrebbe proseguito la sua corsa. Marco Rettighieri, presidente del Cociv, general contractor dell'opera, già commissario prima di essere chiamato (un mese dopo la fine del suo incarico pubblico) al vertice del consorzio che fa capo al gruppo Salini Impregilo, non ama commentare le scelte della politica. «Facciamo quello che ci chiede il governo - spiega - E cerchiamo di farlo nel miglior modo possibile». Ha quindi seguito come tutti il lungo dibattito degli ultimi mesi fra valutazione tecnica e giudizio politico, continuando il lavoro di sempre. «Non ci siamo mai fermati» spiega adesso, al termine di una riunione a Genova, città nella quale passa ormai gran parte del suo tempo. Originario di Carpi, nel Modenese, formatosi e cresciuto professionalmente a Roma, ha spostato il baricentro del suo lavoro in Liguria. «Mi dicono di dire che sono *zeneise* - dice sorridendo - e questa è una città che mi piace».

Una città che sta provando a rimettersi in movimento, dopo la tragedia del ponte e le battaglie infinite sul terzo valico. Ora invece l'infrastruttura ferroviaria ha avuto il via libera, mentre il porto ha appena comunicato di aver ricevuto sette manifestazioni d'interesse per la nuova diga, un'altra grande infrastruttura. Insomma, ci sono anche segnali in controtendenza, vero? «Guardi, non c'è dubbio che la Liguria stia cercando di muoversi, ma a dire il vero secondo me non si è mai fermata. Conosco lo spirito dei liguri, è combattivo. Quanto agli investimenti, è vero, non mancano e questo è un aspetto molto positivo per il territorio».

Come avete vissuto i mesi delle polemiche sul Terzo Valico, avete temuto che il governo potesse fermare l'opera?

«Intanto le dico che in tutto questo

periodo i lavori sono sempre andati avanti, senza mai fermarsi. Poi abbiamo assistito anche a noi alle discussioni, ma personalmente non ho mai avuto dubbi sull'esito finale».

La valutazione tecnica spiegava come i costi fossero superiori ai benefici, quella politica ha detto che l'opera non si poteva più fermare al punto in cui era, poco sotto il 30%.

«In realtà oggi siamo al 33-34%, tenendo conto di tutti i lavori collaterali. Quanto alle valutazioni,

abbiamo sempre vissuto con estrema serenità la situazione, senza grossi patemi d'animo. Eravamo convinti del lavoro fatto e siamo andati avanti. D'altra parte era stato lo stesso presidente della commissione costi-benefici, il professor Ponti, a spiegare che l'analisi non era la panacea di tutto ma era un'indicazione che i tecnici davano alla politica a cui toccava poi dare la valutazione finale».

L'analisi del professor Ponti era però negativa sul Terzo Valico...

«Non l'ho ancora letta, sono un

ingegnere e mi riservo di risponderle quando l'avrò fatto. Ho visto che quel documento ha sollevato molte critiche da una parte e dall'altra della barricata, ma io posso solo dirle che noi come Cociv, cioè come costruttori, facciamo ciò che ci chiede il governo».

Ingegnere Rettighieri, può confermare la data di avvio del Terzo Valico? Possiamo sempre parlare del 2022?

«Certo, ma dobbiamo essere chiari, perché a volta leggo date un po' discordanti. All'inizio del 2022 l'opera sarà completata, poi scatterà la fase di pre-esercizio. Prima di far girare i treni di Rfi, bisogna essere certi che tutto sia a posto, intervenendo nel caso dovessero evidenziarsi dei problemi. Per l'entrata in esercizio del Terzo Valico confermo la fine del 2022».

Il governo ha anche parlato di possibili modifiche all'opera, a cominciare dal quadruplicamento della tratta Tortona-Milano. Che ne pensa?

«Le riflessioni si fanno sempre ed è giusto così. Sul quadruplicamento fra Tortona e Rogoredo credo che il tema sia sicuramente

all'attenzione del governo».

Iolanda Romano ha lasciato l'incarico di commissaria del governo e ancora non è stato nominato un sostituto. Voi avete lavorato a lungo insieme...

«Sì, è una persona di qualità, fattiva e collaborativa, ha dato un grande contributo affinché l'opera venisse capita e condivisa».

Però c'è anche chi continua manifestare riserve, vero?

«Una volta una nave che entrava nel porto di Genova aveva tempo per scaricare la merce e al massimo la faceva arrivare a Milano. Non c'era necessità di velocizzare la commercializzazione, come adesso. E il porto di Genova, da solo, non è più sufficiente. Ci vogliono un retroporto e comunicazioni di trasporti veloci. Anche per questo serve il Terzo Valico».

Porto del Pireo, un colabrodo per le gang cinesi

COMMERCIO

L'inchiesta dell'Agenzia Antifrode: merci asiatiche in Ue senza pagare l'Iva

Stefano Carrer

Da anni gang organizzate cinesi utilizzano il porto del Pireo per introdurre in Italia e altri Paesi europei ingenti volumi di merci – per lo più abbigliamento e calzature, spesso contraffatti – evadendo Iva e diritti doganali per miliardi di euro: non si tratta di fenomeni episodici, ma di attività facenti capo a un crimine organizzato che si avvale di una collaudata rete transazionale e di strumenti sofisticati. Sono le conclusioni di una lunga inchiesta svolta dall'Olaf, l'agenzia europea antifrode – in collaborazione con le Dogane italiane e di altri Paesi – che ha portato a una multa da oltre 200 milioni di euro nei confronti della Grecia.

Non è chiaro se sarà pagata: l'Olaf ha emesso una "Raccomandazione Finanziaria" a carico delle Dogane greche richiedendo il recupero di una somma di 202,3 milioni di euro in diritti doganali andati perduti. La Commissione Ue, informata dall'Olaf, sicuramente interpellerà il governo greco per verificare se siano o no state intraprese sufficienti azioni di contrasto alle attività illegali in quello che sta diventando il principale porto del Mediterraneo.

Uno snodo entrato a far parte della maxi-iniziativa cinese «Belt and Road» come principale terminale delle navi provenienti dall'Asia orientale, e che negli ultimi anni ha visto una crescita esponenziale del traffico merci dopo essere stato privatizzato in favore del colosso cinese Cosco Shipping. Al telefono, il portavoce della Piraeus Port Authority (PPA) Nektarios Demenopoulos,

dichiara che «le responsabilità per i controlli su eventuali attività illegali sono delle Dogane, non dell'autorità portuale», aggiungendo che la PPA collabora se riceve richieste. Nessun addebito risulta sia stato mosso nei confronti della PPA, controllata da Cosco.

Secondo quanto dichiarato al sito Politico.eu da fonti dell'Olaf, dal 2015 al maggio 2018 l'evasione accertata di dazi all'import risulta nell'ordine di almeno 2,5 miliardi di euro solo in sei Paesi, mentre l'evasione dell'Iva appare di importo superiore, anche attraverso pratiche costanti di sottofatturazione. Documentazione alterata, fittizie società indicate per la consegna (che poi chiudono e riemergono altrove sotto altro nome), indicazioni per tele-

200

Millioni

Alle Dogane greche è stato chiesto il recupero dei diritti doganali

fono a camionisti su dove consegnare la merce: tutto indica l'esistenza di un network criminale ben ramificato, che in Italia avrebbe referenti in varie regioni e in particolare in Toscana. Tra l'altro – si è scoperto l'anno scorso – le gang cinesi hanno esteso il "modello Pireo" a porti del Regno Unito. Questo nuovo canale si sarebbe però ridotto dopo una intensificazione dei controlli: ora il flusso illegale di merci nella Ue, oltre che per la Grecia, appare passare in particolare per Ungheria e Slovacchia. Si teme che quanto scoperto sia solo la punta di un iceberg, mentre un altro settore a rischio appare quello dei portali di e-commerce.

Diga, sette in corsa per progettare l'opera da un miliardo di euro

Sono in sette, studi di progettazione e di ingegneria che arrivano non solo dall'Italia ma un po' da tutta Europa, a manifestare interesse per la progettazione della nuova diga foranea del porto di Sampierdarena. Sette a conferma di quanto sia concreta la volontà di realizzare la nuova infrastruttura portuale. D'altra parte, è di un'opera del valore stimato fra gli 800 milioni e il miliardo di euro che si sta parlando. L'opera portuale più costosa nella storia di questo Paese che sul mare vive o, meglio, dovrebbe vivere. Ieri sono scaduti i termini per presentare le manifestazioni d'interesse a Invitalia, scelta dall'autorità portuale del Mar Ligure Occidentale, che unisce gli scali di Genova e di Savona. «Diciamo che si è chiusa la prima parte di un cammino ancora lungo da percorrere» commenta il segretario generale Marco Sanguinetti, che proprio sul tema della diga si sta confrontando da anni. L'esigenza di rispondere con infrastrutture adeguate al gigantismo navale, che impone navi sempre più grandi, chiede infatti strutture adeguate per accoglierle, garantendo sempre i massimi standard di sicurezza. Così è per le navi portacontainer, che oggi si vedono impedite l'accesso nel porto di Sampierdarena nella loro ultima "versione" da 20mila teu di carico (il teu è l'unità di misura del container e corrisponde a un pezzo da venti piedi). E così è anche per le navi da crociera di ultima generazione, con una stazza lorda vicina o superiore alle duecentomila tonnellate di stazza lorda. Queste unità hanno bisogno di manovrare in sicurezza, per l'entrata e l'uscita dal porto. Quindi, fondali adeguati ed evoluzioni senza alcuna difficoltà nello spazio acqueo portuale. La nuova diga foranea dello scalo, che sarà costruita a cinquecen-

to metri da quella attuale risponde a tutte queste esigenze e consente al porto di Genova di compiere quel balzo finale verso la competitività ad armi pari con gli altri scali. Poi sarà il confronto commerciale a fare la differenza, con la capacità di Genova di mettere in campo non più banchine per il carico e lo scarico delle merci, ma piattaforme logistiche collegate alla strada, alla ferrovia e all'aeroporto (Genova ha anche questo). Fondamentale quindi procedere con la nuova diga. I tempi non sono certi immediati. L'autorità ha stimato dieci anni di lavori dal "punto zero" fino all'entrata in esercizio. Si è infatti di fronte a un'opera monumentale dal punto di vista tecnico e ingegneristico, che richiede soluzioni fortemente innovative, tenuto conto che si tratta di costruire una diga in un tratto di mare che ha una profondità di 40 metri e che ha bisogno di detriti da inserire nei cassoni che dovranno essere affondati. Ma la nuova diga sarà anche una struttu-

ra in grado di produrre energia, sia con pale eoliche per ingabbiare la forza del vento sia con il moto ondoso. Non si tratta di una novità assoluta, perché un modello di queste dimensioni e con queste caratteristiche venne già disegnato dall'architetto Renzo Piano addirittura per la prima versione dell'Affresco. A conferma di come già all'inizio degli anni Duemila fosse chiara la percezione di spostare più all'esterno la diga del porto di Sampierdarena.

Per vederla in attività ci vorrà quindi ancora un po' di tempo. Ma il primo passo è stato appunto compiuto ieri con la raccolta di tutte le manifestazioni d'interesse per la progettazione.

A breve inizierà la verifica di ammissibilità del raggruppamento di impresa che hanno inviato le loro manifestazioni a Invitalia, centrale di committenza incaricata dall'autorità portuale sulla base di una convenzione firmata ad aprile 2018. «Si apre adesso la fase di verifica della correttezza amministrativa delle offerte, di cui si prevede l'ultimazione in 30 giorni» spiega una nota di Palazzo San Giorgio. A seguire verrà nominata la commissione per la valutazione delle proposte tecniche formulate dai soggetti ammessi a questa seconda fase.

La gara ha come oggetto l'elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea, «un'opera il cui costo è stimato in circa 800 milioni di euro e che darà un più ampio respiro al porto storico di Sampierdarena, che oggi presenta una limitatezza degli specchi acquedotti per le manovre di ormeggio e transito delle mega ships a causa della collocazione dell'attuale protezione foranea».

— (massimo minella)

La gara

Royal Caribbean Msc e Costa alleati a Spezia

Una sola offerta, ma firmata dal big delle crociere, Costa, Msc e Royal Caribbean. Lo annuncia l'autorità del Mar Ligure Orientale, che riunisce i porti di Spezia e Marina di Carrara, ricordando che, scaduti lunedì i termini per la presentazione delle offerte per l'affidamento del servizio crocieristico e la realizzazione delle opere connesse, è appunto arrivata un'unica offerta firmata da Royal Caribbean, Msc e Costa Crociere. Verrà ora nominata la commissione di gara, che si riunirà in seduta pubblica domani per l'apertura del plico e la verifica della documentazione. La gara per l'affidamento in

concessione, mediante project financing, del servizio di assistenza passeggeri e per la realizzazione della nuova Stazione Marittima nel porto della Spezia arriva così a un punto cruciale. I servizi crocieristici verranno svolti prima sul Molo Garibaldi ovest e nel Terminal II di Largo Fiorillo, così come già avviene oggi, poi una volta realizzato il nuovo Molo Crociere sulla Calata Palta a cura dell'autorità, oltre a poter contare sui due ulteriori accosti disponibili sul nuovo molo, verrà realizzata dalla cordata una nuova Stazione Marittima. La proposta presentata prevede anche la realizzazione di un

“edificio polifunzionale” annesso al terminal e di una grande piazza pubblica coperta, tra i due edifici. Gli investimenti infrastrutturali previsti ammontano a oltre 35 milioni. La cordata delle compagnie armatoriali stima un fatturato di 415 milioni per tutta la durata della concessione, che potrà avere una durata massima di 37 anni. Aspetto interessante, anche il fatto che il disciplinare di gara riguardi anche il porto di Marina di Carrara. L'autorità, infatti, si riserva la possibilità di negoziare con il vincitore della gara l'affidamento in concessione di parte della banchina Tallercio, per

realizzare un analogo servizio rivolto ai crocieristi. Questo, per rendere ancora più armonico lo sviluppo dell'intero comparto crociere del sistema portuale che potrà contare su un ulteriore accosto, in una zona anch'essa caratterizzata da un territorio particolarmente interessante. Il vincitore della gara, per avere in concessione anche la banchina di Carrara, dovrà realizzare un terminal provvisorio sulla Tallercio, a proprie spese, dalle dimensioni di circa 400 metri quadri, per un investimento non inferiore a 250mila euro, oltre a garantire un traffico passeggeri non inferiore a 70mila unità l'anno. Una novità per La Spezia riguarda l'eventuale proposta di sviluppo del traffico traghetti per le isole, un servizio di cui la città godeva anni fa. «Questo è il primo esperimento di project financing all'interno di un porto italiano – commenta la presidente dell'autorità Carla Roncallo – ci fa molto piacere l'aver ricevuto una proposta impegnativa come questa dalle principali compagnie crocieristiche a livello internazionale, che testimonia un concreto e tangibile interesse per i porti del nostro sistema».

— (n.b.)

Unità nel settore trasporti: nasce Confetra regionale

È stata costituita ieri a Catania Confetra regionale Sicilia, confederazione delle associazioni del settore dei trasporti. Vi hanno aderito i rappresentanti territoriali di Fedespedi, Assologistica, Assiterminal, Anasped, Aiti, Ifa e Trasportounito in rappresentanza di spedizionieri, autotrasportatori, imprese di logistica, magazzini generali, terminalisti, doganalisti, traslocatori e fumigatori.

Nominato presidente per il primo biennio di attività Mauro Nicosia (al centro nella foto). Tra gli altri, alla cerimonia di presentazione, sono intervenuti il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Catania e Augusta Andrea Annunziata e il segretario della Commissione

Attività produttive dell'Assemblea regionale

Giovanni Cafeo. Presente anche il professor Marco Romano (a destra nella foto), ordinario di Imprenditorialità, business planning e marketing dell'Università di Catania e Ivano Russo (a sinistra nella foto), direttore generale di Confetra.

Nicosia ha fatto il punto della situazione, sottolineando le esigenze dell'imprenditoria.

Città flash

Studio teologico s. paolo Oggi, al viale Odorico da Pordenone 24, corso di formazione per insegnanti di religione cattolica dal tema "Le declinazioni della santità tra arte, storia e figure spirituali.

Strumenti, metodologie e didattiche: cos'è la Santità? Come declinare la vocazione evangelica ad essere Santi nella scuola?" Info: tel. 095/222775.

Salesiani Barriera Oggi alle 18,45, nel salone teatro di via del Bosco 71, incontro per giovani e adulti del IV Vicariato in formazione dal tema "Più forti delle droghe più liberi per vivere". Relatori: sacerdote Vincenzo Sorce, fondatore e direttore della "Casa Famiglia Rosetta" di Caltanissetta; dott. Ettore Fischietti, operatore comunità terapeutica "Terra Promessa". Moderatore: Marco Pappalardo, docente e giornalista.

Organizzazione: Centro Aiuto alla Vita, via del Bosco 71.

Scienze formazione/1 Oggi alle 16, nell' aula 1 del Palazzo Ingrassia, la fondatrice di Kids Trip, ing. Bianca Caccamese, terrà un seminario sul turismo familiare.

Coordinerà l' incontro la prof.ssa Simona Monteleone, co-organizzatrice insieme con il prof.

Marco Platania di "Talking about tourism".

Scienze formazione/2 Oggi alle 15, nell' aula 1 del dipartimento (plesso di via Ofelia), si svolgerà il seminario scientifico internazionale dal titolo "Letture da paura - Esplorazioni intorno al gotico nei libri per l' infanzia e per ragazzi". Interverranno i docenti Letterio Todaro, Angela Articoni e Marius Mircea Crisan. Parteciperà inoltre Barbara Cantini, scrittrice e illustratrice di libri per ragazzi.

Matematica Oggi alle 15, nell' aula magna del dipartimento (edificio 5, Cittadella universitaria, via Santa Sofia 64), il prof. Giuseppe Zappalà, docente di Geometria nel dipartimento, terrà un seminario dal titolo "Sizigie e teoremi di struttura".

San sebastiano Sino a domani, venerdì 18, dalle 9 alle 13, visite guidate all' interno della chiesa di piazza Federico di Svevia, riservate alle scolaresche del quartiere. Verranno raccontati la vita, i miracoli e il martirio del Santo. Gli scolari e gli studenti potranno ammirare la statua lignea, la casa-vara dove sono custoditi il fercolo e la candela dei macellai, di cui il santo è protettore (al pari dei vigili urbani). Oggi alle 18, triduo di preparazione alla festa titolare e s. messa presieduta dal sacerdote Francesco Nicolosi.

S. Agata al Borgo Oggi, a cura dell' Associazione S.Agata al Borgo: Uniti con S.Agata sulla via che porta a Cristo", inizio della celebrazione del triduo animato dai gruppi parrocchiali dal tema "Siate

santi...perché io sono santo": alle 17.30, s. rosario e coroncina a S. Agata; alle 18, s.

messa con omelia del vicario parrocchiale, sacerdote Raffaele Gulisano; vespri.

san benedetto Oggi alle 18, a cura delle Monache Benedettine del Santissimo Sacramento, esposizione solenne della sacra reliquia del Velo di sant' Agata, veglia di preghiera dal tema "Conversione e santità. signore ritrovato Oggi, dalle 16.30 circa alle 18, nella parrocchia dei sacerdoti missionari vincenzianilazzaristi, la comunità parrocchiale offre come gesto di carità e di misericordia un pasto caldo a circa 160 poveri.

S. Rita in Sant' Agostino Oggi alle 9.15 preghiera dell' ufficio divino delle Lodi mattutine; alle 9.30, s. messa della memoria liturgica di Sant' Antonio Abate, presieduta dal rettore mons. Gianni Perni; alle 16,45, rosario e vespri; alle 17,30, s. messa vespertina.

Santa Maria di Ognina Oggi alle 19 riunione Comunità ecclesiale di base di piazza Nettuno; alle 19.30, incontro fedeli della Ceb di piazzetta Ognina. sala hernandez Oggi alle 20,30 "Teatro del Molo 2", laboratorio annuale di recitazione teatrale e cinematografica ed espressività drammatica diretto dal regista Gioacchino Palumbo. Info e prenotazioni: tel, 342/7810859, gioacchinopalumbo@gmail.com.

- segue

aipdOggi dalle 16 alle 19, nella sede di via Galermo 124, incontro bisettimanale, per fasce d'età, del "progetto per autonomia bimbi con sindrome di Down" dal tema "Prendiamoci per mano e cresciamo insieme" dedicato a bimbi dai 2 ai 12 anni, con l'obiettivo di motivare e sviluppare il potenziale di bambini con sindrome di Down nel loro percorso di autonomia dall'infanzia alla vita adulta. Info: segreteria 095/414191, lunedì e giovedì, dalle 16,30 alle 19 o via telematica: aipd.catania@libero.it.

fidapa cataniaOggi alle 17,30, al Mercury Hotel, incontro con la prof. Graziella Priulla sociologa e saggista sul tema "Apriamo l'anno interrogandoci a che punto siamo con i diritti delle donne" in riferimento al gruppo di studio Teaming Up Progetto Nazionale Fidapa.

dante alighieriOggi alle 17, nel Coro di Notte dei Benedettini, verrà presentata la raccolta di poesie del prof.

Domenico Pisana, "Odi alle cinque terre". Discuteranno con l'autore i prof. Dario Stazzone e Salvatore Borzì. Letture e intermezzi musicali di Cinzia SciutoLions club Ct HostDomani, venerdì 18, alle 19,45, all'Hotel Nettuno, meeting sul tema: "Logistica e trasporti nel terzo millennio - Le eccellenze del sistema Catania". Presentazione del dott. Alfino Liotta, presidente Lions Club Catania Host, partecipano il sindaco Salvo Pogliese e il dott. Antonio Pogliese, past governatore Distretto 108YB Sicilia. Ne discutono il dott. Antonio Errigo, vicedirettore generale Alis, il dott.

Eugenio Grimaldi, armatore di Napoli, il prof. Matteo Ignaccolo, ordinario Trasporti Università di Catania, l'avv. Andrea Annunziata, presidente Sistema Portuale Sicilia Orientale, il dott. Luigi Nicosia.

Conclude il dott. Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e Trasporti.

Incidenti marittimi, l'8% dipende da un guasto tecnico

Ad affermarlo è uno studio condotto e presentato dalla Sirc (Seafarers International Research Centre) l'organizzazione che fa parte della School of Social Sciences dell'Università di Cardiff. ELISA GOSTI

Quasi l'8% degli incidenti marittimi sarebbe causato da cosiddetti "guasti tecnici". Ad affermarlo è uno studio condotto e presentato dalla Sirc (Seafarers International Research Centre) l'organizzazione che fa parte della School of Social Sciences dell'Università di Cardiff, fondata nel 1995 con lo scopo di condurre ricerche sui marittimi, in particolare su questioni chiave quali l'occupazione, la salute e la sicurezza. Sirc ha analizzato oltre 600 incidenti in mare avvenuti negli ultimi quindici anni.

In particolare è stata condotta una ricerca che ha previsto l'esame al dettaglio di report investigativi provenienti da più paesi del mondo quali Regno Unito, Stati Uniti, Nuova Zelanda, ma anche Germania e Danimarca, riguardanti 693 incidenti marittimi avvenuti tra il 2002 e il 2016.

Ma cosa si intende per guasto tecnico? E quali sono state le reali cause di questi incidenti? La categoria "guasto tecnico" può includere, infatti, diverse fattispecie. La mancanza di un'adeguata gestione del rischio, ad esempio, è stata individuata quale causa principale di tutti gli episodi in questione, rappresentando la causa diretta nel 17% dei casi e una causa concorrente nel 27,1%.

Crociere: Msc, primi dettagli su Ocean Cay Marine Reserve

L'isola bonificata delle Bahamas sarà meta iconica Compagnia

(ANSA) - MILANO, 16 GEN - Primi dettagli di ciò che sarà Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'isola delle Bahamas trasformata da MSC Crociere da ex sito industriale adibito all'estrazione di sabbia in una vera e propria riserva marina. L'isola, progettata per creare una "destinazione sostenibile", è circondata da 64 miglia quadrate di acque protette. Ospiterà, tra l'altro, una "nursery per i coralli". Il ceo di MSC Crociere, Gianni Onorato, si è detto entusiasta: "Ocean Cay MSC Marine Reserve è destinata a diventare una delle nostre mete iconiche, abbiamo ideato un'esperienza unica. Non c'è stato bisogno di costruire in modo consistente su un'isola che ha già tutti gli ingredienti per essere un paradiso naturale. Abbiamo solo lavorato molto per ripulirla dalle tonnellate di rifiuti industriali che ne ingombravano la superficie. Abbiamo deciso di lasciarla intatta.

Per questo abbiamo progettato un pontile che permette ai nostri ospiti di raggiungere facilmente la nave in modo che possano avere sempre a disposizione i servizi a bordo".

Fincantieri, nuova nave per Regent Seven Seas Cruises

16 gennaio 2019 – Fincantieri e il gruppo americano Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. hanno firmato un contratto per la costruzione di una nuova nave da crociera ultra lusso destinata al brand Regent Seven Seas Cruises, con consegna prevista nel 2023.

L'accordo ha un valore di circa 474 milioni di euro. La nuova unità sarà gemella di "Seven Seas Explorer", che ha preso il mare nel 2016, e "Seven Seas Splendor", che verrà consegnata nel 2020. Con 54.000 tonnellate approssimative di stazza lorda la nave potrà ospitare a bordo fino a 750 passeggeri, e sarà la sesta nave di sole suite della flotta Regent. Al pari delle gemelle, la nuova unità adotterà le più avanzate tecnologie in tema di protezione ambientale.

L'allestimento sarà particolarmente ricercato e sarà prestata molta attenzione al comfort.

"Siamo entusiasti di sfruttare lo straordinario successo di Seven Seas Explorer e Seven Seas Splendor per dare vita a una nuova nave che addirittura stabilirà nuovi livelli di eleganza, lusso e stile",

ha dichiarato Frank Del Rio, Presidente e CEO di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.

"Questa unità rafforza ulteriormente il profilo di crescita regolare della nostra società con ordini in essere per tutti e tre i nostri brand, consentendoci di espandere la nostra presenza a livello globale, diversificare ulteriormente la nostra offerta di prodotti e continuare a conseguire ritorni per gli azionisti".

”Class Action – Riprendiamoci il maltolto”

Ad Ancona convegno di Confartigianato Trasporti

ANCONA – Sabato 19 Gennaio alle ore 9.30 ad Ancona, nel Centro direzionale della Confartigianato in via Fioretti 2/a si terrà il convegno ”Class Action: Riprendiamoci il maltolto – Azione collettiva Europea contro il cartello dei costruttori di Tir” organizzato da Confartigianato Trasporti Marche unitamente alle Confartigianato Trasporti Abruzzo ed Umbria, con il patrocinio della Transport Service.

L’azione collettiva è incardinata ad Amsterdam, il migliore Tribunale in Europa in termini di celerità e precedenti favorevoli, contro i costruttori dei Tir che hanno fatto cartello dal 1997 al 2011 aumentando i prezzi dei camion del 15% prelevando ingiustamente alle imprese rilevanti risorse.

I lavori saranno aperti da Elvio Marzocchi presidente di Confartigianato e moderati da Gilberto Gasparoni: relatori d’eccezione l’avv. Gian Marco Solas, della fondazione olandese Omni Bridgeway; Sergio Lo Monte, segretario nazionale Confartigianato Trasporti ed il Sen. Mauro Coltorti, presidente Commissione Trasporti del Senato.

Le società di autotrasporto e le imprese anche artigianali, commerciali o industriali che hanno acquistato (o avuto in leasing) i propri autocarri (sia conto terzi che conto proprio) da almeno 6 tonnellate dai costruttori coinvolti (Volvo/Renault, Man, Daimler/Mercedes, Iveco, DAF, e Scania) nel periodo che va da Gennaio 1997 a Gennaio 2011, hanno potenzialmente diritto al risarcimento e al recupero del sovrapprezzo pagato.

Durante i lavori, verranno presentate anche le agevolazioni per il settore a partire da quelle approvate nella legge di stabilità – Recupero deduzioni 2017 e mantenimento deduzioni forfetarie 2018, mantenimento accise (euro 3...), revisioni presso centri privati, contributi tramite le imprese ai neopatentati under 35 assunti come autisti, blocco pedaggi primo semestre 2019, lotta al cabotaggio abusivo, costi minimi, tempi di pagamento.

Con questo convegno, Confartigianato Trasporti intende far recuperare le somme che sono state prelevate alle imprese in occasione degli acquisti di autoveicoli effettuati dal Gennaio 1997 al 2011, con una maggiorazione di costi di circa il 15%, somma che, dopo la condanna della Ue dei costruttori, è possibile recuperare.

La danese DSV vuole comprare l'elvetica Panalpina

Avanzata un'offerta di fusione del valore di circa 3,6 miliardi di euro che prevede un corrispettivo in denaro e in azioni

Il gruppo logistico danese DSV ha presentato un'offerta del valore stimato di circa 4,04 miliardi di franchi svizzeri (3,6 miliardi di euro) per acquisire l'elvetica Panalpina, gruppo che opera nello stesso settore, che ha circa 14mila dipendenti ed opera in oltre 70 nazioni. La proposta prevede che per ciascuna azione della Panalpina la danese DSV paghi 55 franchi svizzeri più 1,58 azioni della DSV.

L'azienda danese ha specificato che, sulla base del prezzo di chiusura di venerdì scorso, il valore dell'offerta corrisponde a 170 franchi svizzeri per ciascuna azione della Panalpina e rappresenta un sovrapprezzo del +24% rispetto al prezzo di chiusura di venerdì che era pari a 137,5 franchi svizzeri e del +31% rispetto al Volume Weighted Average Price del periodo di 60 giorni terminato venerdì.

DSV, che ha 45mila dipendenti ed opera in oltre 80 nazioni, ha sottolineato che dalla fusione delle due aziende nascerebbe un gruppo con ricavi annui pari ad oltre 110 miliardi di corone danesi (14,7 miliardi di euro) ed un EBITDA superiore ai sette miliardi di corone danesi.



Panalpina ha reso noto che il proprio consiglio di amministrazione sta valutando la proposta assieme ai propri consulenti.

DSV ha chiuso i primi nove mesi del 2018 con ricavi pari a 58,1 miliardi di corone danesi (7,8 miliardi di euro), con una crescita del +4,0% sul corrispondente periodo del 2017, con un EBITDA di 4,7 miliardi di corone danesi (+9,9%), un EBIT al netto degli special items di 4,1 miliardi di corone danesi (+11,7%) e un utile netto di 3,1 miliardi di corone danesi (+36,8%).

Panalpina ha archiviato i primi nove mesi dello scorso anno con ricavi pari a 4,4 miliardi di franchi svizzeri (3,9 miliardi di euro) (+9,3%), un EBITDA di 208,5 milioni di franchi svizzeri (+100,7%), un utile operativo di 83,2 milioni di franchi svizzeri (+15,4%) e un utile netto di 51,0 milioni di franchi svizzeri (+5,4%).

Quattro i porti italiani inclusi nella nuova configurazione dei servizi della Ocean Alliance anziché gli attuali sei

Confermate le toccate di tre linee a Genova e di una a Trieste e Venezia. La Spezia salirà da uno a due servizi. Livorno e Salerno fuori dal network

La nuova configurazione della

rete di servizi della Ocean Alliance, il consorzio armatoriale di linea costituito dalle compagnie CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line (OOLC), includerà quattro porti italiani anziché i sei compresi nell'attuale configurazione denominata Day Two che è stata lanciata ad aprile 2018 (*inforMARE* del 20 dicembre 2017).

In particolare, nella nuova configurazione Day Three del network



di collegamenti marittimi di linea della Ocean Alliance, che è stata presentata oggi dalle compagnie di navigazione, il porto di Genova è presente nei due servizi Asia-Mediterraneo AEM1 e AEM2 e nel servizio transatlantico MENA, gli stessi che toccano lo scalo portuale del capoluogo ligure nella configurazione Day Two. Nell'ambito della configurazione Day Three il servizio AEM1 toccherà i porti di Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Pireo, La Spezia, Genova, Fos, Valencia, Pireo, (canale di Suez), Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao; le portacontainer del servizio AEM2 scaleranno i porti di Qingdao, Tianjin, Busan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Malta, Valencia, Barcellona, Fos, Genova, Malta, Beirut, (canale di Suez), Jeddah, Port Kelang, Xiamen, Qingdao; i porti del servizio MENA saranno Fos, Genova, La Spezia, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeiras, Fos.

Il porto della Spezia, toccato una sola volta dal servizio AEM nella configurazione Day Two, nella nuova configurazione Day Three sarà scalato dai due servizi AEM1 e MENA.

Confermati anche nella configurazione Day Three gli scali ai porti di Trieste e Venezia, già presenti nella configurazione Day Two, nell'ambito del servizio Asia-Mediterraneo AEM6 che prevede toccate a Shanghai, Ningbo, Busan, Shekou, Singapore, (canale di Suez), Malta, Koper, Trieste, Rijeka, Venezia, Koper, Malta, Port Said, (canale di Suez), Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai.

Nella configurazione Day Three della rete di servizi della Ocean Alliance non sono invece inclusi i porti di Livorno e Salerno che nella configurazione Day Two sono toccati dal servizio MENA.



Preoccupazione della British Ports Association per il no della House of Commons all'accordo sulla Brexit

Ballantyne: ministri e funzionari sono ben consapevoli dello sconvolgimento che una Brexit "senza accordo" potrebbe comportare per alcuni porti chiave

A Londra la Camera dei Comuni, con 432 voti contrari e 202 a favore, ha bocciato l'accordo sul piano di uscita del Regno Unito dall'Unione Europea concordato dal governo di Theresa May con l'UE. Il Partito Conservatore guidato dalla stessa premier ha espresso 196 voti favorevoli all'intesa per la Brexit e ben 118 voti contrari.

Il pronunciamento della Camera è stato accolto con preoccupazione dall'associazione dei porti britannici: «per più di due anni - ha ricordato oggi l'amministratore delegato della British Ports Association (BPA), Richard Ballantyne - abbiamo discusso delle implicazioni di una Brexit "senza accordo" con ministri e funzionari e

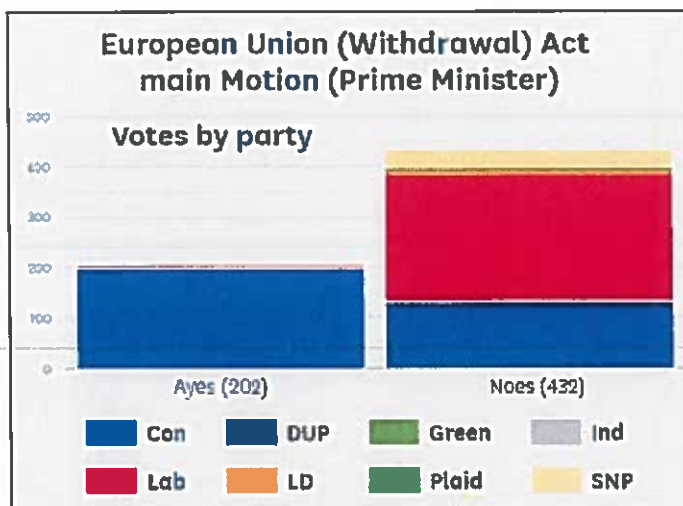
sappiamo che sono ben consapevoli dello sconvolgimento che ciò potrebbe comportare per alcuni porti chiave. Anche se sono in atto piani per mitigare alcuni degli aspetti più negativi di ciò - ha rilevato Ballantyne - tuttavia permangono rischi sostanziali per i liberi scambi commerciali e ciò deve essere assolutamente evitato. Inoltre i porti hanno interessi diretti in un'economia stabile e sana. Ormai - ha sottolineato l'amministratore delegato della BPA - siamo molto vicini al giorno dell'uscita e nel settore portuale molti cercheranno assicurazioni che si troverà il tempo per ulteriori negoziati affinché si eviti che il Regno Unito lasci l'UE a condizioni sfavorevoli».

La Freight Transport Association esorta i politici britannici a raggiungere un accordo sulla Brexit con l'UE

Hookham: i problemi che un "no deal" causerebbe alle imprese sarebbero catastrofici

Dopo il voto di ieri sera al Palazzo di Westminster a Londra dei parlamentari della Camera dei Comuni, che hanno bocciato l'accordo stretto con l'UE dal governo guidato da Theresa May per l'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea, anche la Freight Transport Association (FTA), l'associazione che rappresenta le imprese britanniche del settore della logistica, ha manifestato preoccupazione ed ha sollecitato i politici «ad assumere una decisione che dia sostegno alle attività della nazione, pena il rischio di mettere in pericolo la piattaforma commerciale e l'economia del Regno Unito».

«Un mancato accordo sulla Brexit - ha spiegato l'amministratore delegato della FTA, James Hookham - sarebbe molto dannoso per il commercio, per gli affari e per la Gran Bretagna. Senza una soluzione chiara per ciò che accadrà dopo, il rischio di un mancato accordo è aumentato in modo significativo ed i problemi che ciò causerebbe alle imprese, che ora non hanno praticamente tempo per



prepararsi, sarebbero catastrofici per la supply chain del Regno Unito, sulla quale tutti noi confidiamo».

«Esattamente due anni fa, nel discorso alla Lancaster House - ha ricordato Hookham - la signora May ha promesso che la libertà di scambi commerciali sarebbe stato salvaguardata, indipendentemente dall'esito dei negoziati con l'UE: questa promessa non si è concretizzata. Un mancato accordo aumenterebbe i ritardi alle frontiere del Paese, aumenterebbe la burocrazia e i costi per le imprese logistiche che già operano con margini ristretti, limiterebbe l'accesso ai trasporti verso l'UE e ridurrebbe la forza lavoro disponibile per gli operatori logistici. Tutti aspetti problematici presi uno a uno. Tutti assieme, invece, costituirebbero una tempesta perfetta che potrebbe causare danni incalcolabili alle imprese e alle persone in tutto il Paese, non solo a quelli che operano direttamente con l'UE».

Hookham ha sottolineato che la logistica è un settore al centro dell'economia del Regno Unito: le aziende direttamente coinvolte o dipendenti in maniera rilevante dalla logistica, come la vendita al dettaglio e la produzione, costituiscono il 22% di tutte le società del Regno Unito e impiegano un terzo della forza lavoro della nazione. «Come settore - ha ricordato - negli ultimi due anni la logistica ha chiesto al governo chiarimenti sulle principali aree di scambio. Questioni come il modo in cui devono essere fatte le dichiarazioni doganali e come devono essere riscosse tariffe, i diritti di accesso per i trailer e per il personale del Regno Unito e come l'accesso debba essere garantito ai veicoli possono sembrare secondarie ad alcuni, ma in realtà hanno un impatto enorme sul modo in cui le merci e i servizi sono in grado di fluire liberamente tra il Regno Unito e il suo maggiore partner commerciale».

«La logistica - ha proseguito Hookham - non deve e non dovrà essere trattata come il "capro espiatorio" dei politici che negli ultimi due anni non hanno tenuto conto della complessità della supply chain. Gli operatori di tutte le dimensioni sono sempre pronti a fare il possibile per soddisfare i clienti, ma senza conoscere i parametri del mercato in cui sono e in cui lavoreranno, la pianificazione è stata resa quasi impossibile».

«Un mancato accordo sulla Brexit - ha concluso l'amministratore delegato della FTA - lascerebbe gli operatori logistici a dover far

Lo scorso anno è stata registrata una crescita degli attacchi dei pirati contro le navi

Particolarmente preoccupante la situazione nel Golfo di Guinea

Nel 2018 gli atti di pirateria contro le navi sono aumentati del +12% circa essendosi verificati 201 attacchi rispetto a 180 nell'anno precedente. L'International Maritime Bureau (IMB) ha reso noto che è risultata marcata soprattutto la crescita di attacchi contro navi ed equipaggi in Africa

occidentale. In particolare, nel Golfo di Guinea gli incidenti sono più che raddoppiati salendo da 36 nel 2017 a 79, inclusi tutti i sei sequestri di navi verificatisi in tutto il mondo, 13 dei 18 incidenti totali in cui le navi sono state oggetto di colpi d'arma da fuoco e, inoltre, regione nella quale sono stati sequestrati 130 dei 141 marittimi presi complessivamente in ostaggio a livello mondiale e dove sono stati rapiti 78 degli 83 marittimi catturati dai pirati con lo scopo di richiedere riscatti.

Inoltre l'IMB ha evidenziato che gli atti di pirateria nel Golfo di Guinea sono aumentati in maniera consistente soprattutto nell'ultimo trimestre dello scorso anno e che le navi abbordate dai pirati si trovavano anche ben al di fuori delle acque territoriali, con equipaggi che sono stati rapiti e portati in Nigeria dove sono tenuti prigionieri in attesa del pagamento di un riscatto. L'IMB ha sottolineato che c'è bisogno urgente di una maggiore cooperazione e condivisione di intelligence tra le nazioni costiere della regione affinché si possano intraprendere azioni efficaci contro i pirati, sia in mare che a terra dove le loro attività hanno origine e fine.

L'IMB ha evidenziato inoltre che nei soli ultimi tre mesi del 2018 si



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale**

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**Interreg
ADRION**



ADRIATIC-IONIAN

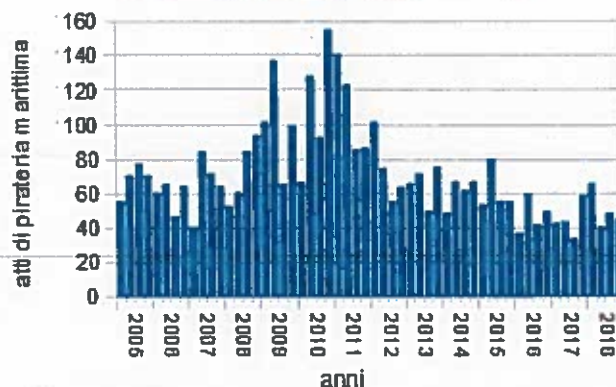
European Regional Development Fund - Instrument for Pre-Accession II Fund

NEWBRAIN



fronte ad una maggiore burocrazia, a restrizioni all'accesso al mercato e al personale qualificato, a maggiori ritardi e a costi crescenti e metterebbe a rischio il posto di lavoro di laboriosi britannici che si occupano del trasporto delle merci. Nessuno ha votato a favore di ciò e l'FTA esorta nuovamente il governo a raggiungere un accordo con l'UE che possa consentire che beni e servizi circolino praticamente senza ostacoli. Questo è quanto promesso due anni fa e questo è ciò che il settore si aspetta».

Evoluzione trimestrale del numero di atti di pirateria contro le navi
(Fonte: International Maritime Bureau)



(elab. inforMARE)



sono verificati ben 41 rapimenti di marittimi nelle acque al largo della Nigeria, tra cui 11 membri dell'equipaggio di una portacontainer sequestrati il 27 ottobre e, due giorni dopo, otto dei 18 membri dell'equipaggio di una petroliera.

Quanto alla Somalia, un'altra area africana in cui negli ultimi anni si sono susseguiti numerosi gli attacchi dei pirati, l'International Maritime Bureau ha specificato che sebbene nel 2018 non sia stata catturata alcuna nave nella regione, tuttavia i pirati hanno esploso colpi d'arma da fuoco contro una petroliera Suezmax nel Golfo di Aden nonché contro una product tanker e una rinfusiera Capesize ad oltre trecento miglia dalla costa somala, episodi che ribadiscono l'importanza di mantenere elevati i livelli di vigilanza durante il transito in queste acque e - ha sottolineato l'IMB - la necessità di mantenere la presenza di unità navali dell'Unione Europea e di altre Marine internazionali nell'area attorno al Corno d'Africa.

Meno grave la situazione in Asia. I 36 incidenti segnalati in Indonesia erano relativi in gran parte a piccoli furti, anche se sei marittimi sono stati presi in ostaggio e minacciati. In Malaysia continua ad essere motivo di preoccupazione la sorte di cinque marittimi di due pescherecci di cui è stato segnalato il rapimento; inoltre quattro pirati a bordo di un'imbarcazione veloce hanno sparato contro un rimorchiatore e il comandante dell'unità è stato colpito ad una gamba. Nelle Filippine si sono verificati dieci incidenti rispetto a 22 nel 2017.

Regent Seven Seas Cruise ha ordinato una nuova nave da crociera a Fincantieri

Sarà la terza unità della classe "Explorer"

Regent Seven Seas Cruises, compagnia crocieristica del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings (che possiede anche i marchi Norwegian Cruise Line e Oceania Cruises), ha ordinato alla Fincantieri la costruzione di una terza nave della classe "Explorer", che è la decima unità nel portafoglio dell'azienda navalmeccanica italiana per il gruppo NCL.

L'accordo ha un valore di circa 475 milioni di euro e la nave sarà consegnata nel 2023. Regent ha specificato di aver ottenuto un finanziamento a condizioni favorevoli tramite crediti alle esportazioni per finanziare l'80% del prezzo contrattuale della nave, finanziamento che è soggetto all'approvazione di autorità governative italiane.

La nuova unità sarà gemella di *Seven Seas Explorer*, che ha preso il mare nel 2016, e *Seven Seas Splendor*, che verrà consegnata nel 2020. Con 54.000 tonnellate approssimative di stazza lorda la nave potrà ospitare fino a 750 passeggeri e sarà la sesta nave di sole suite della flotta Regent.

Nel 2018 Shanghai si è confermato primo porto container mondiale

Lo scalo cinese ha movimentato 42,01 milioni di teu (+4,4%)

Nel 2018 il porto di Shanghai si è confermato il primo scalo portuale mondiale quanto a traffico containerizzato avendo movimentato 42,01 milioni di teu, totale che rappresenta il nuovo record assoluto per lo scalo cinese e un incremento del +4,4% sull'anno precedente. Il dato di traffico, che è stato reso noto dalla Shanghai International Port (Group) Co. (SIPG),

società che movimentata la totalità del traffico containerizzato del porto cinese, assicura a Shanghai un rilevante distacco nella graduatoria rispetto a Singapore, secondo porto container mondiale che pure nel 2018 ha stabilito il proprio nuovo record di traffico con 36,6 milioni di teu (*inforMARE* del 14 gennaio 2019).

Complessivamente il traffico delle merci movimentato lo scorso anno dalla SIPG, che non corrisponde alla totalità del traffico che passa nel porto di Shanghai, è ammontato a 561,29 milioni di tonnellate, con un lieve rialzo del +0,1% sul 2017.

Il gruppo INEOS investirà tre miliardi di euro per realizzare uno stabilimento chimico nel porto di Anversa

Prevista la creazione di 400 posti di lavoro

Il gruppo chimico britannico INEOS ha annunciato un progetto realizzare uno stabilimento chimico nel porto di Anversa con un investimento di tre miliardi di euro che - ha sottolineato l'azienda - sarà il più ingente nel settore chimico in Europa negli ultimi vent'anni. Il progetto prevede la costruzione di un impianto di deidrogenazione del propano (PDH) e per il cracking di etilene. Il gruppo ha specificato che l'investimento sarà realizzato nel sito che INEOS possiede a Lillo e nelle aree adiacenti, che saranno rilevate dalle parti inutilizzate di con-

cessioni vicine di altre società.

INEOS prevede che i nuovi impianti saranno commissionati nel 2024 e che una volta operativo lo stabilimento darà lavoro direttamente a 400 persone, con la creazione di duemila ulteriori posti di lavoro indiretti. Inoltre durante la fase di costruzione saranno impiegate circa tremila persone. Attualmente INEOS è già presente in Belgio con nove impianti produttivi, di cui sei ad Anversa, e tre centri di ricerca in cui complessivamente lavorano 2.500 persone.

«Il fatto che per questo investimento INEOS opti per il nostro porto - ha commentato l'amministratore delegato dell'Autorità Portuale di Anversa, Jacques Vandermeiren - è ovviamente un'ottima notizia. Pare che ancora una volta noi, che siamo il più grande cluster chimico integrato d'Europa, costituiamo polo d'attrazione per gli investitori internazionali. Inoltre la produzione di propilene ed etilene costituisce la base per altri processi e rafforzerà ulteriormente la nostra posizione nel segmento delle materie prime per l'industria chimica, così come per altre industrie della nostra nazione. Questo mega investimento - ha sottolineato Vandermeiren - porta l'ammontare dei nuovi investimenti che abbiamo portato ad Anversa nell'ultimo anno ad oltre cinque miliardi di euro. Indubbiamente ciò darà un ulteriore impulso al radicamento della nostra industria qui ad Anversa e darà un contributo essenziale al futuro sostenibile del nostro porto e dell'economia belga».

