



## Notizie dai Porti:

### Venezia:

**"...prosegue iter per la realizzazione della piscina a Marghera..."**

(Ferpress)

### Livorno:

**"...cerca la sua via della seta..."** (Ferpress)

**"...giorni decisivi per la guerra in porto..."** (Il Telegrafo)

### Bari:

**"...corso di formazione sulla sicurezza..."** (Messaggero Marittimo, Ferpress)

**"...confronto per individuare linee guida ZES interregionale ..."**

(Ferpress, Corriere Marittimo)

### Messina:

**"...entro fine mese ok definitivo al PRG del porto..."** (Quotidiano di Sicilia)

**"...nasce l'area integrata dello stretto..."** (Quotidiano di Sicilia)

### Palermo:

**"...non c'è alternativa al Ponte..."** (La Sicilia)

### Catania:

**"...costituita a Catania Confetra..."** (SudPress)

### Focus:

- **Toninelli attacca la Tirrenia** (Il Mattino, Il Secolo XIX, Il Giornale, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, The Medi Telegraph, Ansa, MF, La Repubblica, Il Tirreno)

## Notizie dai porti italiani

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Porti Campani inrete NEWSletter01\_2019

## Ferpress

### Venezia: prosegue iter per la realizzazione della piscina a Marghera

(FERPRESS) – Venezia, 17 GEN – Il sindaco del Comune di Venezia, Luigi Brugnaro, e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, hanno siglato oggi l'Accordo relativo alla prosecuzione dell'iter di realizzazione della piscina a Marghera. Con la sottoscrizione di tale Accordo, l'AdSP, nelle more dell'adozione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, ha preso favorevolmente atto dell'opera e che, il soggetto che realizzerà l'opera, dovrà dotarsi dei necessari titoli edilizi e/o autorizzazioni richiesti dal procedimento stesso, dato che la futura piscina ricade all'interno dell'ambito portuale.

La determina PDD 2018/2528 del 30/11/2018, pubblicata all'Albo Pretorio del Comune di Venezia, viene quindi ritenuta non conforme e, pertanto, revocata.

"Sono 40 anni che Marghera attende una piscina attrezzata per le famiglie. La realizzazione e la messa in funzione rappresenta uno degli obiettivi della nostra Amministrazione – spiega il sindaco Luigi Brugnaro – Una struttura in grado di rispondere alle diverse esigenze della cittadinanza, dal nuoto agonistico al nuoto amatoriale, dai corsi per bambini alle attività motorie in acqua per anziani, dalle attività riabilitative alle attività in palestra. Grazie al dialogo con tutti gli enti, le istituzioni e autorità abbiamo finalmente sbloccato la situazione, superando le difficoltà che si erano presentate. Marghera avrà la sua piscina".

"Il lungo lavoro di concertazione avviato mesi fa – dichiara il presidente AdSP MAS Pino Musolino – ha prodotto un risultato concreto e positivo. Con il sindaco infatti, siamo riusciti a impostare un percorso condiviso fra Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e il Comune di Venezia che, confido, porterà alla realizzazione della piscina a Marghera. Un intervento voluto dall'Ente che rappresento e che risponde alle esigenze della comunità. In base all'accordo siglato oggi sono convinto che si supereranno tutte le criticità evidenziate a suo tempo dal Porto di Venezia".

## Ferpress

### Livorno cerca la sua Via della Seta. Incontro con il console onorario cinese a Firenze

(FERPRESS) – Livorno, 17 GEN – Cina-Pireo-Livorno, è questo l'asse lungo cui potrebbe svilupparsi il futuro dello scalo labronico. Se ne è parlato a Palazzo Rosciano, durante un incontro 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 trarre 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 tre Paesi non nasce certo oggi, ma 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 in tempi non sospetti e che è stato valorizzato quest'oggi 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 –, 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 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 dello scalo 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".

## L'ECONOMIA DEL MARE

### Guerra del porto Il primo 'round' lunedì in procura

FULVI ■ A pagina 7

## L'ECONOMIA DEL MARE

### BOTTA E RISPOSTA CON TONINELLI

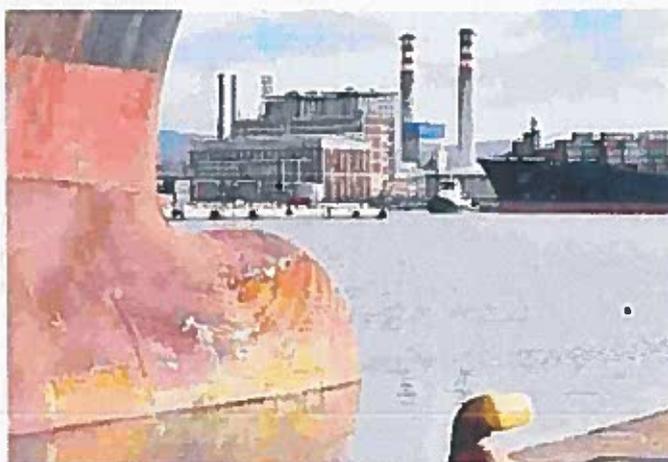
SECONDO VINCENZO ONORATO QUELLA DEL MINISTRO SUI COLLEGAMENTI DELLA TIRRENA CON LA SARDEGNA «E' UNA DICHIARAZIONE DI CHI NON SA E NON HA PRESO LE INFORMAZIONI»

# I giorni decisivi per la guerra in porto Il primo passo spetta alla procura

*Attesa per lunedì la decisione sulla sospensiva dei vertici dell'Autorità*

DUE scadenze pressoché contemporanee affronteranno il nodo gordiano del "pasticcio Livorno" sul porto. In termini temporali, lunedì 21 dovrebbe arrivare il pronunciamento della procura della Repubblica sulla richiesta del gip di sospensione per un anno dei vertici dell'Autorità di sistema. Ieri si è appreso da fonti romane che per mercoledì 23 il viceministro Rixi ha convocato i presidenti di tutte le Autorità di sistema proprio sul caso Livorno, per sentirli in merito all'ordinanza di chiarimento che ha promesso sull'utilizzo delle banchine pubbliche nei porti. Ordinanza che Rixi intende emettere al più presto per porre fine a quelle incertezze normative che ha riconosciuto esistere e che possono essere state una concausa dello scontro sul porto labronico tra Autorità marittima e Autorità portuale.

**C'È DA CAPIRE** se l'eventuale pronunciamento di condanna da parte della procura e il conseguente commissariamento dell'Adsp potrebbero essere disinnescati da un'ordinanza che in ogni caso ar-



**REGOLE** La procura lunedì potrebbe dire la sua sulla richiesta di sospensione per un anno dei vertici dell'autorità portuale

riverebbe dopo il giudizio penale. A meno che in quest'ultima sede non si preferisca attendere il promesso chiarimento della normativa da parte del viceministro. Come diretta conseguenza dell'attesa dei due passaggi citati, l'Autorità di sistema mantiene il più assoluto riserbo, trincerata nella normale amministrazione. Ma

non smettono di intervenire i settori operativi, dove le iniziative per programmare i traffici dell'anno appena iniziato sono in pieno svolgimento. Da oggi dovrebbe entrare in servizio la maxi-gru mobile arrivata sulla sponda est della Darsena Toscana per il terminal Lucarelli, potenziando ulteriormente le sue capacità. Il termi-

nal, diventato strategico per il servizio Msc (la compagnia di Aponte è dall'anno scorso socia al 50% del terminal stesso) è tra i pochi in Italia ad aver registrato un incremento a due cifre per il movimento dei containers, ma non da minore importanza alla sua componente 'multipurpose', per la quale la maxi-gru è altrettanto adatta.

Nel settore dello sbarco delle auto nuove confermata l'acquisizione del terreno ex-Trinseo da parte di Sintermar, quest'ultimo terminal sta avviando le pratiche per la sua bonifica.

Ieri c'è stato anche un incontro in Comune tra il sindaco Nogarini e l'amministratore delegato della Sintermar Baldissara: incontro anch'esso blindato, ma probabilmente legato proprio alla parte spettante al Comune per la messa in opera delle nuove aree e per i programmi di espansione di Sintermar. Al sindaco sarebbero stati illustrati anche i progetti del terminal (di proprietà dei gruppi Grimaldi e Neri) per i traffici delle auto.

Antonio Fulvi

# Messaggero Marittimo

## Bari: corso di formazione sulla sicurezza

Patroni Griffi: "I lavoratori portuali sono il vero motore del porto"

BARI – Il prossimo 13 Febbraio, i lavoratori delle imprese portuali che operano nel porto di Bari usufruiranno di un corso di formazione sui temi della sicurezza, interamente finanziato dall'AdSp mar Adriatico meridionale.

L'obiettivo è quello di implementare i livelli di sicurezza, attraverso conoscenze specifiche su metodologie, strumenti e servizi di prevenzione degli infortuni sul lavoro.

L'evento formativo, organizzato insieme all'Asl Bari, Capitaneria di porto e Inail si svolgerà in un'unica giornata, 8 ore suddivise in due moduli, alla sede di Bari dell'AdSp Mam.

Parteciperanno datori di lavoro, dirigenti, preposti, responsabili e addetti al servizio di prevenzione e protezione, rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza aziendale e di sito, territoriali, responsabili di sistema di gestione della salute e della sicurezza.

Durante la giornata sono previste esercitazioni applicative, casi studio ed esempi. In particolare, verrà illustrato il quadro del fenomeno infortunistico, incluse le cause e le dinamiche registrate; mettendo in evidenza quali siano gli strumenti operativi per prevenire infortuni che spesso risultano fatali per gli operatori.

"I lavoratori portuali sono il vero motore del porto" commenta il presidente dell'AdSp Ugo Patroni Griffi. "Effettuano un lavoro che richiede alta specializzazione e che, in certi casi, presenta alti rischi. Abbiamo inteso investire sulla formazione, per migliorare le performance di sicurezza in banchina, a tutela dei lavoratori e delle imprese."

Il corso rientra sia tra gli obiettivi del "Piano dell'organico delle imprese operanti nei porti gestiti dall'AdSp Mam", approvato dal Comitato di gestione lo scorso Ottobre, sia tra quelli del "Patto per la tutele e la crescita del lavoro" sottoscritto, lo scorso 4 Maggio, da AdSp, organizzazioni sindacali, associazioni di categoria di industria e commercio e dalle imprese portuali.

## Ferpress

### L'AdSP MAM investe nella sicurezza dei lavoratori portuali. A febbraio corso di formazione

(FERPRESS) – Bari, 18 GEN – 18 gennaio – L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha interamente finanziato un corso di formazione destinato ai lavoratori che operano nel porto di Bari, con l'obiettivo di implementare i livelli di sicurezza, attraverso conoscenze specifiche su metodologie, strumenti e servizi di prevenzione degli infortuni sul lavoro.

L'evento formativo, organizzato di concerto con ASL Bari, Capitaneria di Porto e Inail si svolgerà in un'unica giornata il 13 febbraio, 8 ore suddivise in due moduli, presso la sede di Bari dell'AdSP MAM.

Parteciperanno datori di lavoro, dirigenti, preposti, responsabili e addetti al servizio di prevenzione e protezione, rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza aziendale e di sito, territoriali, responsabili di sistema di gestione della salute e della sicurezza.

Durante la giornata sono previste esercitazioni applicative, casi studio ed esempi. In particolare, verrà illustrato il quadro del fenomeno infortunistico, incluse le cause e le dinamiche registrate; mettendo in evidenza quali siano gli strumenti operativi per prevenire infortuni che spesso risultano fatali per gli operatori.

"I lavoratori portuali sono il vero motore del porto– commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Effettuano un lavoro che richiede alta specializzazione e che, in certi casi, presenta alti rischi. Abbiamo inteso investire sulla formazione, per migliorare le performance di sicurezza in banchina, a tutela dei lavoratori e delle imprese."

L'evento formativo, rientra sia tra gli obiettivi del "Piano dell'Organico delle imprese operanti nei porti gestiti dall'AdSP MAM", approvato dal Comitato di Gestione nello scorso ottobre, sia tra quelli del "Patto per la tutela e la crescita del lavoro" sottoscritto, lo scorso 4 maggio, da AdSP, organizzazioni sindacali, associazioni di categoria di industria e commercio e dalle imprese portuali.

## Ferpress

### AdSP MAM: sindaco e presidente a confronto per individuare linee guida ZES interregionale

(FERPRESS) – Bitonto, 17 GEN – 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.

## Corriere Marittimo

### ZES Campania: Fronte Unico tra AdSP Mar Tirreno Centrale, Confindustria Campania, Intesa Sanpaolo

La Zona Economica Speciale della Campania è una grande opportunità per lo sviluppo della regione e dell'intero Mezzogiorno. Da prime verifiche effettuate possono essere numerosi gli investitori interessati a localizzarsi nelle aree rientranti nella ZES, provenienti dal nostro territorio, dal Centro Nord o dall'estero. Nel corso di un incontro svoltosi a Palazzo Partanna, sede di Unione Industriali Napoli, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, il Presidente di Confindustria Campania, Vito Grassi, i rappresentanti delle associazioni territoriali campane del sistema Confindustria – tra cui il Presidente di Confindustria Caserta, Gianluigi Traettino, membro del Comitato di Indirizzo della ZES, e il Presidente di Confindustria Benevento, Filippo Liverini – e il Direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia Intesa Sanpaolo, Francesco Guido, hanno ribadito la massima coesione e convergenza d'intenti per promuovere il nuovo strumento di sviluppo, che presto potrà diventare pienamente operativo. Un fronte unico, dunque, di istituzioni, sistema impresa e mondo della finanza per definire, in raccordo con la Regione Campania, ogni utile azione volta ad accelerare l'operatività della ZES, la prima ad essere istituita nel Mezzogiorno. A tale fine, l'Autorità di Sistema Portuale, Confindustria Campania e Intesa Sanpaolo auspicano la rapida predisposizione delle condizioni di attrattività degli investimenti che completeranno il quadro di convenienze per i nuovi investimenti: semplificazione normativa, riduzione degli oneri Irap per le imprese che effettuano investimenti aggiuntivi nel perimetro della ZES e incentivi all'intermodalità per favorire i collegamenti tra porto di Napoli ed interporti di Nola e di Marcianise. Nel corso dell'incontro, il Presidente Spirito e il Presidente Grassi hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa, in cui le due realtà si impegnano a collaborare reciprocamente per la produzione di informazioni, studi, documenti finalizzati a favorire il miglior funzionamento della ZES regionale.

Arrivano segnali positivi dalla Commissione regionale per la valutazione strategica ambientale

## Entro fine mese atteso l' ok definitivo al Piano regolatore generale del porto

*L' **Autorità portuale** chiamata a integrare la documentazione e fornire alcuni chiarimenti*

**MESSINA** - Dopo il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici anche la Commissione regionale per la valutazione strategica ambientale finalmente pare si voglia esprimere positivamente sul Piano regolatore generale del porto. L' ufficialità potrebbe arrivare tra una settimana, o comunque entro fine mese, dopo che l' **Autorità portuale** avrà integrato la documentazione e fornito alcuni chiarimenti così come richiesto da Palermo.

"Sono delle specifiche sulle Aree Zps o Sic - dice Massimiliano Maccarone, dell' Area tecnica e responsabile servizio urbanistico **portuale** dell' **Authority**- e sul Piano dei rifiuti che non deve essere contrastante con il Prg della città. Ma di questo ha tenuto conto nella sua relazione l' architetto Francesca Moraci (che nel 2016 ha redatto il rapporto per la Vas insieme a Francesco Karrer ndr). Con questa pianificazione, integrata con il progetto del nuovo porto di Tremestieri, in realtà viene a diminuire il carico inquinante nella città e le navi hanno un loro sistema di smaltimento".

Avere il via libera del Prgp significa potere avviare finalmente la riqualificazione della Zona Falcata, cominciando dalle bonifiche per le quali la Regione dovrà destinare ingenti somme. "Se non si ha chiaro il quadro delle destinazioni d' uso delle aree non si può

neppure sapere che tipo di bonifica avviare e in relazione a quali sostanze predisporre i progetti, perché un conto è se su un terreno si vuole edificare un altro se si prevede un parco giochi". Ben più rilevanti erano le prescrizioni imposte nei mesi scorsi a cui l' Ente di Via Vittorio Emanuele ha adempiuto già a febbraio scorso. Le modifiche chieste riguardano, ricorda Maccarone - l' esclusione dal Piano delle aree della Marina militare e la riduzione della volumetria complessiva della Fal3 del Prgp, passata così da 250 mila metri cubi a 56 mila, e concordata precedentemente tra **Authority** e Comune. Negli incontri dei mesi scorsi tra i due Enti si è riavviata un' intesa che nei cinque anni precedenti si era interrotta. Si sono stabilite una serie di azioni e progetti di sviluppo, per i quali risulta fondamentale avere uno strumento regolatore a cui fare riferimento.

Gli interventi programmati hanno per buona parte una copertura finanziaria e sono inseriti nel piano

triennale aggiornato e approvato in sede di Comitato portuale. Ultimo step per il Prgp sarà il parere del Consiglio regionale dell'urbanistica per il definitivo via libera. "Dovrebbe essere un passaggio formale a questo punto- dice Maccarone- ma non è detto, è difficile fare previsioni sui tempi." I vertici dell'Authority speravano che si potesse avere tutti i pareri entro la fine del 2018 ma la commissione regionale per la Vas ha più volte rinviato la decisione dopo riunioni interlocutorie. Dall'incontro di lunedì a Palermo, a cui hanno preso parte tra gli altri il sindaco Cateno De Luca e il direttore generale dell'Autorità portuale Ettore Gentile, sarebbe emerso un orientamento positivo.

"Dopo gli scontri di questi ultimi cinque anni - ha dichiarato De Luca abbiamo chiarito tutte le perplessità che ancora albergavano nei singoli componenti della commissione. Nei prossimi giorni saranno trasmesse le formali delucidazioni richieste e nelle sedute già programmate per il 23 e 30 gennaio sarà esitato il provvedimento finale di valutazione ambientale strategica. Mesi di lavoro sotto traccia per arrivare anche a questo storico risultato- continua il sindaco- per poter riqualificare tutto il water front con le risorse pubblico private già pronto cassa".

Il Prgp era stato finito di redigere nel 2007, quando sembrava imminente la realizzazione del Ponte sullo Stretto.

Da allora sono cambiate le prospettive e anche alcune normative e con i poteri speciali, anche senza quel Piano, si è avviata la realizzazione del secondo porto di Tremestieri. La documentazione comprensiva del rapporto ambientale, l'Autorità portuale lo aveva inviato alla Regione nel giugno del 2016.

Lina Bruno.

Accordo Sicilia -Calabria per favorire la mobilità tra Messina e Reggio: il protocollo verrà siglato il prossimo 7 febbraio

## Trasporti, nasce l' area integrata dello Stretto

*L' istituzione del bacino interregionale permetterà di coordinare gli spostamenti tra le città, rendendoli più agevoli e rapidi. Tra le iniziative previste anche il biglietto unico. L' assessore calabrese Musmanno: "Ritardi e code potranno essere drasticamente ridotti, così come le lunghe attese per le coincidenze"*

MESSINA - Concluso l' accordo, promosso e fortemente sostenuto dalla Giunta regionale della Calabria guidata dal presidente Mario Oliverio, per l' istituzione del bacino interregionale per la mobilità nell' area dello Stretto.

In una riunione tenutasi mercoledì presso la sede della Città Metropolitana di Messina è stato definito il contenuto del Protocollo di intesa che istituisce l' Area integrata dello Stretto.

Il bacino unico interregionale consente un sistema di trasporto integrato che facilita la mobilità fra le due sponde dello Stretto di Messina. A renderlo noto la Regione Calabria, secondo cui l' applicazione del Protocollo d' intesa renderà possibile, ad esempio, per qualsiasi cittadino muoversi nell' area dello Stretto con un unico biglietto. I sistemi di trasporto delle due città metropolitane potranno essere fra loro coordinati, consentendo spostamenti più rapidi e facili da una regione all' altra.

"È prevista - si legge nel comunicato - l' opzione del coinvolgimento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale si chiederà di garantire risorse finalizzate in particolare ad incrementare la frequenza dei collegamenti marittimi dello stretto e a garantire con continuità sostegno economico ai collegamenti aerei dall' Aeroporto dello Stretto verso le principali città italiane. Un organismo costituito dai rappresentanti delle due città metropolitane si occuperà della governance e della gestione del bacino".

All' incontro di Messina, oltre all' assessore alle Infrastrutture Roberto Musmanno, erano presenti Marco Falcone, assessore ai Trasporti della Regione siciliana; Francesco Dattola, capo di gabinetto della Città metropolitana di Reggio Calabria; Giuseppe Marino, assessore comunale ai Trasporti di Reggio Calabria; il sindaco di Messina Cateno De Luca e il vicesindaco Salvatore Mondello; il dirigente del

## -segue

---

settore trasporto pubblico locale della Regione Calabria, Giuseppe Pavone; i rappresentanti di Atam e Atm e i rappresentanti della Conferenza per manente interregionale per il coordinamento delle politiche dell' Area dello Stretto.

"L' approvazione del testo del protocollo di intesa costituisce un passaggio fondamentale nella realizzazione del bacino interregionale dello Stretto - sottolinea la Regione Calabria -. Il Protocollo di intesa sarà nelle prossime settimane approvato dagli enti coinvolti e sottoscritto nella riunione che si terrà il prossimo 7 febbraio a Palazzo Alvaro, sede della Città Metropolitana di Reggio Calabria".

"Chiunque si sposti fra le due sponde dello Stretto si rende facilmente conto dell' importanza del risultato conseguito oggi - ha commentato l' assessore Musmanno -. Il bacino dello Stretto sarà lo strumento attra verso il quale eliminare i disagi dovuti alla mancanza di coordinamento fra i sistemi di trasporto coinvolti: regionale calabrese, siciliano, statale e cittadino.

Ritardi e code potranno essere drasticamente ridotti, così come le lunghe attese per le coincidenze. Lavoreremo - ha ancora messo in evidenza - perché gli effetti di questo importante risultato, che getta le basi per un cambiamento radicale nel trasporto pubblico locale fra Calabria e Sicilia, siano presto tradotti in benefici visibili per i viaggiatori".

infrastrutture. I costruttori sostengono la tesi del governatore Musumeci e ribattono al «no» del sottosegretario Dell' Orco

## L' Ance: «Non c' è alternativa al Ponte»

*Mobilità negata. «Il governo non fa questo né l' Alta Velocità né la viabilità interna»*

Palermo. «Diciamo sì al Ponte, all' Alta velocità e agli investimenti sulla viabilità interna e definiamo coraggiosa la posizione del governatore Nello Musumeci, che va in controtendenza rispetto alle disastrose ideologie dell' ultimo decennio che hanno condannato la Sicilia all' isolamento su tutti i versanti, viario, marittimo e aereo. Da Milano a Roma ci si muove rapidamente e comodamente, invece i collegamenti da e per la Sicilia sono lenti, scomodi e costosi. Rivendichiamo una pari condizione di mobilità fra italiani che ci viene negata sin dall' Unità d' Italia, realizzata solo sulla carta».

Lo dice l' Ance Sicilia in risposta al «no al Ponte» dichiarato dal sottosegretario alle Infrastrutture, Michele Dell' Orco, a Musumeci che ha invece riproposto l' opera. L' Ance Sicilia osserva come, al contrario, «il governo nazionale, se da un lato tergiversa sulla Tav e medita di dirottare quei 10 mld di fondi Ue più utilmente verso i collegamenti con il Sud (e questo potrebbe solo farci piacere), dall' altro lato dice no al Ponte e pensa di nominare un commissario per la viabilità siciliana senza però dotarlo di risorse necessarie e adeguate a convertire un sistema borbonico in una rete moderna, efficiente e sicura. E, in più, il nuovo A.d.

delle Fs declassa la prevista Alta velocità in Alta capacità perché, come ha sostenuto in un convegno pubblico, "il Sud non ne ha bisogno" e il sistema alternativo, più lento, costa molto meno. Quindi, Milano-Roma in 3 ore e Palermo-Roma in 8 ore. Perché? È forse giusto?».

«Il governo - incalza l' Ance Sicilia - deve mettersi d' accordo con se stesso: ha raccolto buona parte dei propri voti al Sud e in Sicilia, non ci aspettiamo quindi comportamenti che vanno contro gli interessi del Sud e della Sicilia».

Sul piano meramente tecnico, l' Ance Sicilia spiega: «La Commissione europea pianificò la realizzazione del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, da Helsinki a La Valletta, perché prevedeva in anticipo ciò che si sta verificando, cioè un traffico intensissimo di merci da e per il Nord Africa che vede protagoniste le imprese del Nord Italia, anche attraverso i porti siciliani, nonché la costruzione della "Via della Seta" che porterà le merci cinesi dal Mediterraneo al Nord Europa. Due fenomeni che, a causa di ritardi e tanti "no", stanno trovando i porti meridionali e siciliani impreparati rendendo non competitive le

## -segue

---

aziende del sistema Italia. Poiché - aggiunge l' Ance Sicilia - gli ultimi governi hanno deciso di non costruire più il Ponte sullo **Stretto**, la Regione aveva pianificato una diversificazione della mobilità attraverso due direttrici marittime, cioè Gioia Tauro-Palermo-La Valletta e Gioia Tauro-Augusta-La Valletta, affidando la governance di questi flussi ad una pianificazione dei trasporti nell' **area** dello **Stretto** fra le Regioni Calabria e Siciliana. Ma anche in questo caso le politiche nazionali, fra Patti, Contratti di servizio e Zes che non decollano ancora, non hanno risposto con i necessari investimenti alla domanda di mobilità non solo dei siciliani e dei turisti, ma anche degli operatori industriali, commerciali e della logistica dell' intero Paese».

«A questo punto - si domanda l' Ance Sicilia - vorremmo sapere qual' è l' idea di mobilità integrata e di **continuità territoriale** che il governo nazionale si sente di garantire all' Isola? Se non c' è una risposta, per quale motivo bisogna dire no al Ponte? La verità è che non c' è un' alternativa al Ponte per una mobilità davvero veloce ed efficiente».

è nata confetra sicilia, la presiede mauro nicosia

## Trasporti e **logistica**, l' Isola è strategica

Catania. È stata costituita a Catania Confetra regionale Sicilia. Vi hanno aderito i rappresentanti territoriali di Fedespediti, Assologistica, Assiterminal, Anasped, Aiti, Ifa e Trasporto unito 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. La riunione è stata molto partecipata anche dalle **Autorità** locali. Tra gli altri, sono intervenuti il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** di Catania e Augusta, **Andrea Annunziata**, e il segretario della commissione Attività produttive dell' Ars, Giovanni Cafeo.

Nel corso dell' evento di presentazione della nuova realtà territoriale della Confederazione, cui hanno partecipato il professor **Marco Romano**, ordinario di Imprenditorialità, business planning e **marketing** dell' Università di Catania e Ivano Russo, direttore generale di Confetra, si è fatto il punto sulle enormi potenzialità per la **logistica** isolana. «Porti strategici come Catania, Augusta, Messina e Palermo - ha detto il neo presidente, Mauro Nicosia - movimentano già volumi significativi di passeggeri, crocieristi, rotabili e rinfuse liquide. La stessa industria cantieristica, in scali come Palermo e non solo, potrebbe trarre nuovo impulso alimentando l' intera filiera della supply chain **logistica**. C' è poi da completare il rilancio degli interporti siciliani, a partire dal Polo intermodale di Catania, ed implementare le attività legate al cargo aereo - sempre a Catania - ed a quello ferroviario sulla tratta Messina-Palermo».

«Grandi sono i problemi infrastrutturali ancora sul tappeto - ha aggiunto Nicosia - , ma grandi anche le opportunità di farvi fronte, grazie agli strumenti finanziari nazionali e comunitari, a partire dal Pon Infrastrutture e Reti, al Por regionale, al Fsc e al Pac. Il grande tema, poi, del completamento del Corridoio europeo Scan Med con il collegamento Napoli-Palermo rappresenta una sfida da vincere puntando su soluzioni trasportistiche innovative e multimodali. Confetra - ha concluso Nicosia - chiederà al governo anche di battersi in sede Ue per l' estensione del Programma autostrade del **mare-Mos** ai Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo. Area dove transita il 20% del **traffico marittimo** globale, con volumi totali cresciuti del 125% negli ultimi 15 anni. Insomma, c' è tanto da fare e sono certo che Confetra - coordinando anche localmente le rappresentanze imprenditoriali di spedizionieri, terminalisti, operatori **logistici**, agenti **marittimi**, autotrasporto, operatori ferroviari - saprà offrire un contributo di idee

e proposte a Regione ed istituzioni locali».

(Nella foto: Ivano russo, direttore generale; Mauro Nicosia, neo presidente; e **Marco Romano**, docente dipartimento Economia UniCatania)

## Imprese Trasporti e Logistica: costituita a Catania CONFETRA - Sudpress

*Si muove qualcosa nel complicato mondo delle rappresentanze datoriali, con quelle sinora maggiormente riconosciute messe in seria difficoltà da un deficit di autorevolezza a causa di qualche scandalo e non pochi problemi finanziari. Così gli imprenditori cominciano a cercare nuovi e più efficaci strumenti per tutelare gli interessi delle proprie categorie, dai quali dipendono decine*

di migliaia di lavoratori e famiglie, con fortissime ricadute sul tessuto economico e sociale della regione. E' stata così costituita a Catania Confetra regionale Sicilia. 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. La riunione è stata molto partecipata anche dalle Autorità locali. Tra gli altri, 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. Nel corso dell' evento di presentazione della nuova realtà territoriale della Confederazione, cui hanno partecipato il professor Marco Romano, Ordinario di Imprenditorialità, business planning e Marketing dell' Università di Catania e Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, si è fatto il punto sulle enormi potenzialità per la logistica isolana. "Porti strategici come Catania, Augusta, Messina e Palermo - dichiarato il presidente Mauro Nicosia - movimentano già volumi significativi di passeggeri, crocieristi, rotabili e rinfuse liquide. La stessa industria cantieristica, in scali come Palermo e non solo, potrebbe trarre nuovo impulso alimentando l' intera filiera della supply chain logistica. C' è poi da completare il rilancio degli interporti siciliani, a partire dal Polo Intermodale di Catania, ed implementare le attività legate al cargo aereo - sempre a Catania - ed a quello ferroviario sulla tratta Messina - Palermo." "Grandi sono i problemi infrastrutturali ancora sul tappeto, - prosegue - ma grandi anche le opportunità di farvi fronte grazie agli strumenti finanziari nazionali e comunitari a partire dal PON Infrastrutture e Reti, al POR regionale, al FSC ed al

## -segue

---

PAC." E ancora: "Il grande tema, poi, del completamento del Corridoio Europeo Scan Med con il collegamento Napoli - Palermo rappresenta una sfida da vincere puntando su soluzioni trasportistiche innovative e multimodali." Quindi il primo impegno: "Confetra chiederà al Governo anche di battersi in sede UE per l'estensione del Programma Autostrade del Mare\_MOS ai Paesi della Sponda Sud del Bacino Mediterraneo, area dove transita il 20% del traffico **marittimo** globale, con volumi complessivi cresciuti del 125% negli ultimi 15 anni." "Insomma, - conclude il presidente Nicosia -c'è tanto da fare e sono certo che Confetra - coordinando anche localmente le rappresentanze imprenditoriali degli spedizionieri, dei terminalisti, degli operatori logistici, degli agenti **marittimi**, dell'autotrasporto, degli operatori ferroviari - saprà offrire il proprio contributo di idee e proposte alla Regione Sicilia ed alle Istituzioni locali." Accompagnato dal presidente Nicosia, Ivano Russo ha poi fatto visita ai Presidenti degli scali **Andrea Annunziata** e Pasqualino Monti, cui ha offerto tutta la disponibilità di Confetra a collaborare per una dinamica e propositiva governance delle AdSP dell'isola che veda gli operatori, all'interno dei Tavoli di Partenariato economico sociale, protagonisti di iniziative e proposte volte ad accompagnare i progetti di rilancio in corso.

## Porto di Gioia Tauro, il 21 gennaio sit-in dei lavoratori licenziati

Il sindacato Ultrasporti 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. Leggi l' articolo completo su Gazzetta del Sud - edizione Reggio in edicola oggi. © Riproduzione riservata.

## PORTI Los Angeles: terzo anno record consecutivo

Nel 2018 movimentati quasi 9,5 milioni di teu

**SAN PEDRO** – Il porto di Los Angeles ha movimentato più contenitori nel 2018 che in qualsiasi altro dei suoi 111 anni di storia.

Nell'anno da poco concluso, infatti, lo scalo californiano ha gestito un traffico di 9.458.749 teu, con un incremento dell'1,2% rispetto al precedente record stabilito nel 2017.

Si tratta del terzo anno consecutivo in cui viene raggiunto il nuovo primato di traffico containerizzato. Questo consolida la posizione di gateway nazionale numero uno in questo comparto, ma Los Angeles ha anche movimentato più merce di qualsiasi altro porto dell'emisfero occidentale.

Lo scorso mese, con 903.258 teu, è stato il Dicembre più trafficato di sempre per lo scalo californiano, compiendo un balzo del 15,9% rispetto all'anno precedente. È stato il sesto mese consecutivo con volumi superiori a 800.000 teu.

Le importazioni di dicembre sono aumentate del 21,6% a 468.906 teu. Le esportazioni sono diminuite del 3,2% a 147.965 teu, ed i container vuoti sono saliti del 18,9% a 286.386, arrivando così ai 903.258 complessivi.

Ovviamente soddisfatto, Gene Seroka, direttore esecutivo del porto di Los Angeles, ha così commentato il risultato raggiunto: "Il 2018 è stato contrassegnato da una robusta economia, unita ai picchi di carico indotti dai previsti aumenti delle tariffe doganali, soprattutto nei settori retail e manifatturiero. Questi straordinari volumi sottolineano la necessità di una continua collaborazione degli stakeholder sui metodi per massimizzare l'efficienza della supply chain. Attraverso una serie di iniziative, ci concentriamo su miglioramenti delle infrastrutture fisiche e digitali che continuano a garantire il trasporto affidabile, sicuro ed efficiente delle merci attraverso il nostro gateway".

# Informazioni Marittime

## Scendono a quattro i porti italiani serviti da Ocean Alliance

Via Salerno e Livorno, restano Trieste, Venezia, La Spezia e Genova

Scendono a quattro i porti italiani coperti dai servizi di Ocean Alliance, racchiusi nel *day 3* (prima si chiamava *day two*), il network 2019 dell'alleanza armatoriale a quattro guidata da Cma Cgm e [presentato nei giorni scorsi](#) dai vertici della compagnia francese insieme a quelli di Cosco Shipping, Evergreen Line e OOCL (acquisita da Cosco Shipping [a luglio 2017](#), a sua volta fusione di Cosco e China Shipping, avvenuta [nel 2016](#)). Via **Livorno** e **Salerno**, restano **Trieste**, **Venezia**, **La Spezia** e **Genova**.

In tutto 330 portacontainer, di cui un terzo di Cma Cgm. 38 servizi di capacità complessiva di 3,8 milioni di teu. La tratta Asia-Europa avrà 7 servizi, uno in più rispetto all'anno scorso, l'Asia-Mediterraneo 4. Quella transpacifico è la più corposa con 19 servizi. 4 servizi tra Asia e Medio Oriente, 2 tra Asia e Mar Rosso, 2 servizi transatlantici collegano Nord Europa con Stati Uniti e Messico. Di seguito, tutti i servizi, **in verde** le città italiane toccate.

### Asia-Europa

**AEU1** Shanghai, Ningbo, Xiamen, Yantian, Singapore, Suez, Felixstowe, Zeebrugge, Gdansk, Wilhelmshaven, Piraeus, Suez, Port Kelang, Hong Kong, Shanghai.

**AEU3** Tianjin-Dalian, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Singapore, Suez, Piraeus, Rotterdam, Hamburg, Antwerp, Rotterdam, Suez, Shanghai, Tianjin.

**AEU7** Xiamen, Nansha, Hong Kong, Yantian, Cai Mep, Port Kelang, Suez, Piraeus, Hamburg, Rotterdam, Zeebrugge, Felixstowe, Suez, Singapore, Yantian, Xiamen.

**AEU2** Busan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Singapore, Suez, Algeciras, Southampton, Dunkirk, Hamburg, Rotterdam, Southampton, Le Havre, Malta, Suez, Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Busan.

**AEU6** Qingdao, Ningbo, Shanghai, Yantian, Cai Mep, Singapore, Suez, Le Havre, Rotterdam, Hamburg, Antwerp, Le Havre, Algeciras, Suez, Port Kelang, Nansha, Qingdao.

**AEU5** Kaohsiung, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Taipei, Yantian, Tanjung Pelepas, Suez, Rotterdam, Felixstowe, Hamburg, Rotterdam, Suez, Colombo, Tanjung Pelepas, Kaohsiung.

**AEU9** Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Shekou, Colombo, Suez, Antwerp, Hamburg, Rotterdam, Suez, Port Kelang, Shanghai.

### Asia-Mediterraneo

**AEM1** Qingdao-Shanghai-Ningbo-Kaohsiung-Hong Kong-Yantian-Singapore-SUEZ Canal-Piraeus- **La Spezia** - **Genoa** -Fos-Valencia-Piraeus-SUEZ Canal -Colombo-Singapore-Hong Kong-Qingdao.

**AEM2** Qingdao-Tianjin-Pusan-Shanghai-Ningbo-Nansha-Yantian-Singapore-SUEZ Canal-Malta-Valencia- Barcelona -Fos- **Genoa** -Malta -Beirut-SUEZ Canal-Jeddah-Port Kelang-Xiamen-Qingdao.

**AEM3** Pusan-Shanghai-Ningbo- Xiamen-Shekou-Singapore-SUEZ Canal-Port Said -Beirut-Tripoli-Piraeus-Istanbul Evyap (Izmit)-Istanbul Ambarli (Avcilar)-Constanza-Odessa-Istanbul Ambarli (Avcilar) -Mersin-Port Said-Suez-Jeddah-Port Kelang-Pusan.

## -segue

**AEM5** Qingdao-Shanghai-Ningbo-Taipei-Yantian-Shekou-Tanjung Pelepas-Port Kelang-Suez-Ashdod-Haifa-Alexandria-Mersin-Piraeus-Suez-Jeddah-Tanjung Pelepas-Shekou-Kaohsiung-Qingdao.

**AEM6** Shanghai-Ningbo-Pusan-Shekou-Singapore-Suez-Malta-Koper- **Trieste** -Rijeka- **Venice** -Koper-Malta-Port Said-SUEZ Canal-Jeddah-Port Kelang-Shekou-Shanghai.

### Servizi transpacifici

#### *Sudovest Pacifico*

**AAS2** Fuqing-Nansha-Hong Kong-Yantian-Xiamen- Los Angeles-Oakland-Fuqing.

**CEN** Tianjin-Qingdao-Shanghai-Ningbo-Prince Rupert-Long Beach -Oakland-Tianjin.

**SEA2** (AWE5)-Port Kelang-Singapore-Jakarta-Laem Chabang-Cai Mep- Los Angeles -Oakland-Hong Kong -(AWE5).

**AAC2** Qingdao-Shanghai-Ningbo- Los Angeles -Oakland-Tokyo-Qingdao.

**AAS** Kaohsiung-Cai Mep-Hong Kong-Yantian-Kaohsiung- Long Beach -Kaohsiung.

**AAS3** Taipei-Xiamen-Shekou-Yantian- Los Angeles -Oakland-Taipei.

**AAS4** Yantian-Hong Kong-Kaohsiung-Taipei- Los Angeles -Oakland-Tacoma- Kaohsiung -Yantian.

**AAC4** Ningbo-Shanghai-Pusan- Long Beach -Pusan-Ningbo.

#### *Nordovest Pacifico*

**MPNW** Yantian-Xiamen-Ningbo-Shanghai-Pusan-Seattle-Vancouver-Yantian.

**CPNW** Hong Kong-Yantian- Ningbo-Shanghai-Prince Rupert-Vancouver-Yokohama-Shanghai-Hong Kong.

**EPNW** Yantian-Kaohsiung-Shanghai-Ningbo-Tacoma-Vancouver-Tokyo-Osaka-Qingdao-Yantian.

**OPNW** Shekou-Hong Kong-Yantian-Kaohsiung-Vancouver-Seattle-Pusan-Kaohsiung-Shekou.

#### *Asia-East Coast North America e golfo del Messico*

**AWE1** Qingdao-Ningbo-Shanghai-Pusan-Colon-Savannah-Charleston-Boston-New York-Colon-Qingdao.

**AWE2** Qingdao-Ningbo-Shanghai-Pusan-New York-Norfolk-Savannah-Qingdao.

**AWE3** Xiamen-Hong Kong-Yantian-Kaohsiung-Colon-Savannah-Baltimore-Norfolk-New York-Xiamen.

**AWE4** Cai Mep- Hong Kong-Yantian- Xiamen-Shanghai-Colon-New York-Savannah-Charleston-Cai Mep.

**AWE5** (SEA2)-Hong Kong-Cai Mep-Singapore-Port Kelang-Colombo-Halifax-New York- Norfolk-Savannah-Charleston- Port Kelang- (SEA2).

**GME** Shanghai-Ningbo-Xiamen-Yantian-Houston-Mobile-Tampa-Shanghai.

**GME2** Singapore-Hong Kong-Shekou- Ningbo- Shanghai -Pusan-Houston-Mobile- New Orleans-Tampa-Miami-Singapore.

### Servizi transatlantici

**MENA** (Non-OA loop) Fos- **Genoa** - **La Spezia** -Barcelona-Valencia-New York-Norfolk-Savannah-Miami-Algeciras-Fos.

**TAE** Southampton-Antwerp-Rotterdam-Bremerhaven-Le Havre-New York-Norfolk-Savannah-Charleston-Southampton.

**EAG** Le Havre-Antwerp-Rotterdam-Bremerhaven-Charleston-Miami-Veracruz-Altamira-Houston-New Orleans-Le Havre.

## -segue

### Asia-Medio Oriente

**MEX** Qingdao-Shanghai-Ningbo-Nansha-Singapore-Jebel Ali-Abu Dhabi-Dammam- Abu Dhabi Port Kelang-Shanghai.

**MEX2** Pusan-Lianyungang-Qingdao-Shanghai-Hong Kong -Shekou-Singapore-Jebel Ali-Dammam-Jubail-Abu Dhabi Port-Singapore-Nansha-Pusan.

**MEX4** Tianjin-Qingdao-Ningbo-Shekou-Singapore-Sokha-Jebel Ali- Hamad- Dammam-Bahrain-Singapore-Yantian-Tianjin.

**MEX5** Shanghai-Ningbo-Taipei-Shekou-Tanjung Pelepas-Port Kelang-Jebel Ali-Umm Qasr-Jebel Ali-Port Kelang-Hong Kong-Shanghai.

### Asia- Mar Rosso

**RES1** Tianjin-Qingdao-Ningbo-Nansha-Shekou -Singapore-Jeddah-Sokhna-Aqaba-Jeddah-Port Kelang -Ningbo-Tianjin.

**RES2** Shanghai-Ningbo-Taipei-Xiamen-Shekou-Singapore--Djibouti-Jeddah-Sokhna-Aqaba-Djibouti-Singapore-Shanghai.

Intervista a Frank Farrugia, presidente della Camera di Commercio di Malta

## "Rotte marittime sempre più affidabili hanno alimentato l' economia maltese"

Sul momento dell' economia locale e sugli scenari futuri per l' arcipelago abbiamo intervistato Frank Farrugia, presidente della Camera di Commercio di Malta.

**L' economia maltese ha mostrato una crescita a doppia cifra negli ultimi anni. Che ruolo gioca il trasporto marittimo in tale contesto?**

"Essendo un' isola, storicamente Malta è sempre dipesa dal settore marittimo come principale linea di comunicazione con il resto del mondo.

Completamente dipendente dai suoi vicini d' oltremare, Malta ha sempre cercato di sviluppare rotte marittime affidabili ed efficienti per le sue forniture e necessità. Se da un lato l' economia maltese ha mostrato negli ultimi decenni la capacità di diversificarsi e migliorare in termini di qualità, tutti gli investimenti e la crescita continuano a dipendere dall' efficienza e dall' affidabilità dei collegamenti marittimi di Malta. In tale ambito, gli investimenti continui e costanti provenienti dal settore privato si sono rivelati indispensabili affinché Malta continuasse a sviluppare la propria economia. Le aziende di Malta sanno di poter contare su molteplici servizi settimanali convenienti, che consentono

loro di importare materie prime o di spedire il loro prodotto finito. Lo stesso vale per tutti i settori che si affidano a tali servizi per le loro forniture e per l' importazione di prodotti. Non sarebbe esagerato parlare dell' industria marittima come della più importante ancora di salvezza, che tiene Malta unita al resto del mondo".

**Come si è evoluto il trasporto marittimo tra Malta e l' Italia negli ultimi dieci anni, in particolare dopo la chiusura di Sea Malta?**

"Da quando Sea Malta, la compagnia di navigazione marittima nazionale, è fallita nel 2005, i collegamenti sono significativamente migliorati, grazie a quelli offerti dal Gruppo Grimaldi. Infatti, oltre alla capacità delle navi, la frequenza dei servizi è aumentata: tre collegamenti a settimana da Genova, due a settimana per Livorno, uno a settimana per Salerno, quattro a settimana da e per Catania. Tutto ciò integrato da servizi in trasbordo. Inoltre, anche altri operatori sono ormai entrati nel mercato".

**Gli attuali servizi marittimi tra l' Italia e Malta soddisfano le esigenze sia degli importatori che degli esportatori? Vede prospettive per nuove linee tra Malta e altre aree del Mediterraneo?**

"Come affermato in precedenza, date le sue dimensioni e le economie di scala in gioco in questo settore, Malta gode di un servizio affidabile ed efficiente. Tuttavia, la Camera di Commercio di Malta viene spesso consultata in merito alla questione dei servizi esistenti e di quelli proposti per conto dei suoi membri. Tutti gli attuali collegamenti sono stati pianificati su misura per le necessità e le finalità del settore commerciale e per quelle di altri settori, come nel caso dell' importazione/esportazione di gas a uso medico, che sono considerati una necessità cruciale per il funzionamento ininterrotto di ospedali e altri centri medici a Malta".

**Alcuni prevedono che la stagionalità dell' industria turistica maltese stia per cedere il passo a un' attività più stabile per tutto l' anno. È d' accordo? Il trasporto marittimo ha avuto un ruolo in tale transizione?**

"Ci sono diversi elementi che hanno contribuito a un flusso più costante di turisti in visita a Malta durante tutto l' anno, ma l' industria marittima è sicuramente uno di questi fattori, per quanto riguarda gli arrivi dall' Italia e dalla Sicilia, in particolare. L' Ente per il Turismo di Malta ha adottato una strategia trainante per diversi anni, e numerose iniziative sono state introdotte per incentivare e incoraggiare il turismo nei mesi di bassa stagione. La promozione turistica di Malta è anche passata dal concentrarsi esclusivamente sull' aspetto del sole e del mare di Malta al proporre un richiamo più culturale, che sta producendo risultati significativi. L' introduzione di appuntamenti come il Festival Barocco, che si tiene a gennaio, ha rappresentato un successo senza precedenti che attira visitatori in quello che era tradizionalmente un mese lento. Questa tendenza si riflette anche in un cambiamento a livello mondiale verso una cultura delle pause del fine settimana, che si è sviluppata con l' avvento del trasporto aereo a basso costo. Questo si oppone al concetto di un' unica vacanza annuale che in precedenza concentrava i viaggi turistici nei mesi estivi. Il trasporto ad alta velocità tra Malta e la Sicilia è cresciuto negli ultimi anni contribuendo a questo fenomeno. Una nuova nave privata ad alta velocità, destinata a essere tra le più grandi al mondo nella sua categoria, inizierà i suoi servizi nelle prossime settimane, riducendo ulteriormente le distanze tra Malta e la Sicilia".

**Esiste qualche tipo di "vicinanza" tra Malta e l' Italia - in particolare la Sicilia - a parte quella geografica?**

"Malta e l' Italia, ma in particolare la Sicilia, hanno storicamente condiviso molteplici di somiglianze, soprattutto se si considera che per un periodo di tempo, in realtà, erano parte della stessa nazione. Questo rapporto speciale è tuttora prezioso per i maltesi, soprattutto perché molti di loro non devono tornare indietro di molte generazioni per risalire ai loro antenati originari della Sicilia o dall' Italia continentale. Il collegamento con la Sicilia non è però solo nostalgico. Molti siciliani oggi fanno affari con e da Malta, approfittando soprattutto dell' attuale boom economico dell' arcipelago, che sta invogliando imprenditori ambiziosi ad aprire negozi sulle nostre coste. In particolare, l' attività della ristorazione è caratterizzata da ristoranti siciliani e italiani di qualità che hanno aperto negli scorsi anni contribuendo ulteriormente al prodotto turistico e di qualità di Malta. Ciò ha anche contribuito a un costante traffico di importazioni verso Malta dalla Sicilia, che comprende principalmente prodotti alimentari, frutta, abbigliamento, macchinari e imbarcazioni".

La piccola nazione europea è ormai diventata uno snodo fondamentale per lo sviluppo di tutta l'area del Mediterraneo

## Servizi di logistica che puntano sull'efficienza al centro dei rapporti economici Italia -Malta

Malta, con la sua posizione di snodo tra Continenti, rappresenta un fondamentale partner commerciale per l'Italia e per la Sicilia. Stando ai dati di infoMercatiEsteri (il sito della Farnesina che promuove l'internazionalizzazione delle imprese), nei primi nove mesi del 2018 le esportazioni italiane verso la piccola nazione europea hanno superato il valore di 1,3 miliardi di euro, registrando un aumento del 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Al contrario, le importazioni sono calate del 37%, pur superando il valore di 200 milioni di euro. I derivati dalla raffinazione del petrolio e gli apparecchi elettronici e meccanici sono tra i prodotti che attraggono maggiormente il mercato maltese, ma l'interesse per il Made in Italy si conferma anche per i mobili, i prodotti agroalimentari, la moda, gli articoli sanitari. Grandi aziende, poi, hanno investito a Malta nel settore energetico. Dal canto suo, l'Italia importa, tra i numerosi prodotti, combustibili e sostanze bituminose, prodotti di elettronica e stoffe.

L'arcipelago maltese, formato da Malta, l'isola più grande, e le piccole Gozo e Comino, si trova 93 km a Sud della Sicilia e 288 km a Nord delle coste tunisine. Il clima e la posizione nel Mediterraneo lo rendono anche una meta ricercata dai turisti: le acque cristalline, i tramonti mozzafiato e le bellezze paesaggistiche creano una cornice magica per i visitatori, richiamati da un patrimonio storico e culturale risalente addirittura al Neolitico.

Nei secoli l'arcipelago ha rappresentato un crocevia tra Occidente e Oriente e punto d'incontro fra i numerosi popoli che vi si sono avvicinati (fenici, cartaginesi, romani e bizantini, francesi, inglesi). Anche la cucina è testimone della storia che ha contrassegnato l'arcipelago maltese. I piatti tipici a base di pesce o di carne di coniglio, così come i gustosi aperitivi, sono un'ottima occasione per fare un tuffo nella tradizione locale.

Gli attuali rapporti economici tra l'Italia e Malta si sono rafforzati grazie ai servizi logistici forniti alle imprese e ai frequenti collegamenti marittimi offerti da compagnie leader nel settore, tra le quali il

## -segue

---

**Gruppo** Grimaldi, primo operatore al mondo per il trasporto marittimo di auto e carico rotabile con oltre 120 rotte delle autostrade del mare, di cui 80 nel Mar Mediterraneo.

Tre le partenze settimanali del **Gruppo** partenopeo che collegano la Sicilia a Malta. Il servizio è in funzione dal porto di Catania nei giorni di mercoledì e venerdì per il trasporto merci, e di domenica per il trasporto dei passeggeri. Questi ultimi possono invece imbarcarsi da Malta per Catania il lunedì, mentre il servizio di trasporto merci diretto alla capitale economica della Sicilia è operativo ogni lunedì, giovedì e sabato. Il **Gruppo** Grimaldi offre inoltre altri servizi diretti tra Malta e i porti italiani di Salerno, Livorno e Genova, e collega l' arcipelago al resto del Mediterraneo in trasbordo.

Beni di consumo, articoli industriali, gas per industria alimentare e per uso medicale sono soltanto alcuni esempi della grande varietà di merci che vengono trasportate nel rispetto delle norme di sicurezza e della tutela dell' ambiente grazie ai **collegamenti** da e per Malta del **Gruppo** partenopeo.

I servizi che collegano Catania e Malta sono operati con due **navi** ro-ro di ultima generazione, Eurocargo Malta ed Eurocargo Venezia, che hanno una capacità di carico di circa 245 mezzi commerciali e 180 automobili, e raggiungono la velocità di 21 nodi. Sulla rotta è impiegato, inoltre, il traghetto merci/passeggeri Euroferry Olympia, dalla capacità di carico di circa 170 mezzi commerciali, che **naviga** a una velocità di 18 nodi. Quest' ultima unità può ospitare 600 passeggeri; tra i servizi a bordo, venti cabine esterne e venti interne dotate tutte di aria condizionata, una cabina esterna per disabili dotata di servizi, poltrone, sala bambini, wi-fi, bar, self service.

## Toninelli attacca la Tirrenia «Tariffe alte, faremo una gara»

**LO SCONTRO** Antonino Pane La campagna elettorale per le elezioni suppletive in Sardegna apre anche il fronte trasporti. Ci pensa il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli che mette subito nel mirino la Tirrenia e in particolare la gestione dell' ex compagnia pubblica da parte del gruppo che fa capo all' armatore Vincenzo Onorato.

Toninelli va giù duro e spazza via in pochi minuti le convinzioni di chi riteneva proprio Vincenzo Onorato un armatore abbastanza in sintonia con le posizioni del governo gialloverde.

«A luglio del 2020 - ha sottolineato Toninelli - sarà bandita la nuova gara per la continuità territoriale marittima per la Sardegna con il superamento del monopolio della Tirrenia». Il ministro dei Trasporti, come sempre, non lascia margini alle interpretazioni e la sua dichiarazione suona come un vero e proprio stop alla fusione annunciata tra Tirrenia e Moby, le due compagnie di punta di Vincenzo Onorato. Il ministro Toninelli è andato anche oltre circa la nuova convenzione. «Significa - ha detto - che sarà scritta una convenzione in cui al centro ci sono i cittadini sardi e non gli interessi di una compagnia che ha preso i soldi pubblici, tantissimi, 72 milioni, ed ha aumentato i prezzi. È una cosa sconvolgente.

Purtroppo l' ho trovata in tutti i dossier, nelle convenzioni e nelle concessioni autostradali e con Tirrenia. Faremo una gara - ha sottolineato il ministro - nel luglio del 2020, e chi la vincerà dovrà rispettare delle condizioni ben precise e paritarie tra i suoi vantaggi, legittimi, di guadagno, e i vantaggi legittimi, in termini di utilità sociale per il popolo sardo».

La replica di Onorato al ministro, naturalmente, non si è fatta attendere. «La sua è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale.

Per quanto riguarda il monopolio, non sa che sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie: **Grandi Navi Veloci**, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi. Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa».

**I NUMERI** Un ministro impreparato per Onorato. «Al ministro Toninelli, alla cui impreparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati, dico - perché è evidente che non lo sa - che per Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la

## -segue

---

prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole. Gli consiglio inoltre di includere nei provvedimenti per il reddito di cittadinanza i 50.000 marittimi italiani disoccupati a casa grazie a politiche confermate dai suoi predecessori e che servono gli interessi della lobby degli armatori a cui anche il signor Toninelli sembra rispondere. Del resto dal suo ministero dipendono i controlli sulle leggi a tutela dei marittimi italiani che vengono sistematicamente disattese dagli armatori. Quando poi va in Sardegna si ricordi anche delle nostre 500 persone, tutti sardi, che lavorano ogni giorno su e per l'Isola».

Toninelli è finito anche nel mirino del segretario generale della Federmar/Cisal, Alessandro Pico. «Le affermazioni del ministro non hanno motivo di essere prese in considerazione, in quanto un vero monopolio di Tirrenia non esiste. I fondi pubblici servono esclusivamente per dare quella giusta continuità territoriale che, nei periodi di cosiddetta bassa stagione, non permetterebbero a nessun mezzo di locomozione di poter raggiungere la Sardegna».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Toninelli: «Stop al monopolio Tirrenia»

Simone Gallotti Matteo Dell' Antico /GENOVA

È bastata meno di una giornata a Cagliari al ministro Danilo Toninelli per sconvolgere il mondo dello shipping sardo e aprire un fronte politico più ampio delle banchine su cui è nato. Il primo attacco è diretto a Vincenzo Onorato: «Siamo stanchi di questa situazione e porremo fine al monopolio Tirrenia - ha tuonato il ministro - Svolge un' utilità sociale fondamentale, utilizza soldi pubblici e non può far schizzare così i prezzi, è inaccettabile, ci sarà un cambiamento tra pochi mesi». Non solo. Toninelli è andato oltre, spiegando che «i tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione, e ci sarà attenzione anche alla continuità delle merci, per il rilancio dell' economia sarda». Il vulcanico **armatore** di Tirrenia - e Moby ha risposto alle bordate: «La sua è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale» ha spiegato Onorato, respingendo l' accusa di monopolio sulle rotte per la Sardegna: «Su queste linee operano altre quattro compagnie: **Grandi Navi Veloci**, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi. Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa. Al ministro Toninelli, alla cui impreparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati, dico- perché è evidente che non lo sa -che per Onorato **Armatori**, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5.000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole».

Onorato accusa Toninelli di «rispondere alla lobby degli armatori» e si riferisce ai colleghi con cui è in guerra da tempo: Grimaldi che ha spesso chiesto di rivedere la convenzione sulla continuità territoriale che vale 72 milioni di euro e che scadrà l' anno prossimo, e Confitarma, l' associazione concorrente. Onorato ha sostenuto Beppe Grillo e lo aveva ammesso anche in una intervista al Secolo XIX/TheMediatelegraph.

Sul sito del comico genovese campeggiava la pubblicità delle compagnie dell' **armatore**.

Ma se con il vertice del Movimento i rapporti erano «di amicizia», quelli con Toninelli sono stati spesso complicati. Tanto che Onorato ha sempre preferito fare riferimento a Edoardo Rixi, viceministro leghista ai porti. I 5Stelle sardi hanno fatto quadrato intorno al proprio ministro con il candidato grillino alle suppletive Luca Caschili e la senatrice Elvira Evangelista che hanno difeso Toninelli dal contrattacco di Onorato.

Intanto Tirrenia ha comunicato alcuni trasferimenti che riguarderanno una parte del personale

## -segue

---

impiegato negli uffici di Genova e Napoli che dovrebbe traslocare a Livorno. In totale dovrebbero essere coinvolti circa trenta addetti su tutto il territorio nazionale. I sindacati, nelle prossime ore, potrebbero proclamare lo stato di agitazione anche se la compagnia fa sapere che i trasferimenti «di dipendenti e in particolare di intere unità operative decisi dal gruppo e comunicati alle organizzazioni sindacali, rientrano nel quadro dell' integrazione sempre più marcata fra Moby e Tirrenia nella quale il gruppo è impegnato in modo sempre più accelerato con gli obiettivi di razionalizzare e rendere più efficiente, anche nell' interesse dei suoi dipendenti, la sua organizzazione».

Onorato non è stata l' unica "vittima" del ciclone Toninelli in Sardegna. Anche il terminalista Contship è finito nel mirino: «Il concessionario del porto canale di Cagliari sembra non rispettare gli impegni in termini di investimenti: lo incontreremo a Roma la prossima settimana». Il ministro ha anche lanciato un ultimatum al terminalista: «Se non rispetta il contratto lo Stato valuterà anche l' ipotesi di revoca graduale della concessione» e il piano alternativo sembra già pronto: «Sono convinto che altri investitori ci possano essere e, comunque, anche se non ci sono dipendenti mandati a casa, voglio guardare a un futuro in crescita». Le banchine di Cagliari sono in crisi, il traffico è crollato e Toninelli ha messo il dito nella piaga. Il gruppo guidato da Cecilia Battistello controlla anche il terminal di Gioia Tauro, afflitto dal calo e dalle tensioni con il socio Msc, e le banchine della Spezia.

-

## Toninelli all' attacco di Tirrenia: «Basta con il monopolio»

Il ministro Danilo Toninelli attacca Vincenzo Onorato: «Metteremo fine al monopolio Tirrenia; utilizza soldi pubblici e non può far schizzare così i prezzi». L' **armatore** napoletano replica: «Forse non sa che sulle nostre navi lavorano cinquemila persone, tutte italiane».

## Toninelli attacca il monopolio che non esiste

Dopo il Brennero è la volta della Sardegna. Nuova gaffe del ministro Toninelli impegnato sull'isola in un incontro elettorale. «Dal 2020 porremo fine al monopolio della Tirrenia in Sardegna - dice Toninelli, a Cagliari - per garantire l'utilità sociale di prezzi più bassi». La replica di Vincenzo Onorato (Tirrenia) non si è fatta attendere: «Pura demagogia elettorale e pura ignoranza. Sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie: **Grandi Navi Veloci**, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi. Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa».

# Messaggero Marittimo

## Onorato risponde al ministro Toninelli

L'armatore replica alle dichiarazioni fatte stamani a Cagliari

ROMA – Vincenzo Onorato, dopo le dichiarazioni del ministro Toninelli in visita questa mattina in Sardegna, nelle quali sottolineava la volontà di porre fine al “monopolio di Tirrenia”, replica con una nota diffusa.

“Replico al ministro Toninelli.

La sua è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale.

Per quanto riguarda il monopolio, non sa che sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie: Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi.

Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa.

Al ministro Toninelli, alla cui impreparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati, dico – perché è evidente che non lo sa – che per Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole.

Gli consiglio inoltre di includere nei provvedimenti per il reddito di cittadinanza i 50000 marittimi italiani disoccupati a casa grazie a politiche confermate dai suoi predecessori e che servono gli interessi della lobby degli armatori a cui anche il signor Toninelli sembra rispondere.

Del resto dal suo ministero dipendono anche i controlli sulle leggi a tutela dei marittimi italiani che vengono sistematicamente disattese dagli armatori.

---

Quando poi va in Sardegna si ricordi anche delle nostre 500 persone, tutti sardi, che lavorano ogni giorno su e per l'Isola.”

## Messaggero Marittimo

### Toninelli in Sardegna: “Fine del monopolio Tirrenia”

Alle dichiarazioni del ministro si associa il M5S sardo

CAGLIARI – “Siamo stanchi di questa situazione e porremmo fine al monopolio Tirrenia. Svolge un’attività sociale fondamentale, utilizza soldi pubblici e non può far schizzare così i prezzi, è inaccettabile, ci sarà un cambiamento tra pochi mesi”.

Queste le parole del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli, in visita in Sardegna, come riportate da diversi quotidiani italiani.

Arrivato a Cagliari in mattinata, ha proseguito: “I tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione, e ci sarà attenzione anche alla continuità delle merci, per il rilancio dell’economia sarda”.

Il deputato sardo in commissione Trasporti Nardo Marino, a margine della visita ha commentato: “Le parole del ministro Toninelli sulla fine del monopolio di Tirrenia nei collegamenti per la Sardegna in continuità territoriale segnano una svolta epocale per la regione. Lavoriamo per sanare una piaga storica dell’isola e presto i risultati saranno sotto gli occhi di tutti, con collegamenti economicamente sostenibili, efficienti e di qualità che possano rendere competitive anche le aziende, da troppi anni alle prese con i costi penalizzanti del trasporto delle merci in entrata e in uscita.

Con una proposta di legge messa appunto insieme alla deputata algherese Paola Deiana, siamo impegnati a ottenere il superamento della convenzione con Tirrenia. Siamo pronti per dare alla Sardegna ciò che attende da anni: una continuità territoriale basata finalmente sulle esigenze di mobilità dei cittadini e non su convenzioni anacronistiche che, per troppi anni, hanno reso i sardi ostaggi di una compagnia”.

## Corriere Marittimo

### Toninelli in Sardegna: Contship rispetti gli investimenti, rischio revoca concessioni

Il segretario regionale Uiltrasporti Sardegna, William Zonca, incontra il ministro Danilo Toninelli - Per il porto canale di Cagliari, Zonca chiede: "prospettive più chiare sul futuro dei lavoratori".

CAGLIARI- "Necessario aprire urgentemente un tavolo presso il MIT per l'analisi della situazione di Cagliari nello scenario europeo e dare prospettive più chiare sul futuro dei lavoratori". Questa la richiesta di Uiltrasporti Sardegna, per voce del segretario regionale, William Zonca al governo, durante l'incontro con il ministro Danilo Toninelli, in merito alla questione Contship, concessionario del porto canale di Cagliari. "Il concessionario sembra non rispettare gli impegni in termini di investimenti: lo incontreremo a Roma la prossima settimana- sto parlando della Contship – per dirgli che se non rispetta il contratto lo Stato valuterà anche l'ipotesi di revoche gradualità della concessione".

"Il ministro ha confermato il suo impegno e la sua attenzione" ha spiegato Zonca in una nota Uil Trasporti- annunciando che convocherà il gruppo Contship già la prossima settimana" Incontro trall ha incontrato oggi il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli per discutere sulla situazione dei trasporti che – ribadisce il sindacato – rivestono nella nostra isola una importanza fondamentale.

La Uiltrasporti, nella nota diffusa alla stampa, ha espresso soddisfazione per il primo passo sulla continuità territoriale aerea, ma a patto che Alitalia metta immediatamente in vendita i biglietti, ha chiesto pertanto al ministro Toninelli di farsi portavoce, con il ministro Di Maio, delle preoccupazioni espresse in riferimento alla situazione della compagnia aerea Airitaly affinché vi sia una rapida convocazione presso il MISE onde evitare che il vettore si disimpegni dalla base di Olbia.

Oltre che di continuità territoriale aerea durante l'incontro si è discusso anche del trasporto marittimo da e per la Sardegna. In particolare la Uiltrasporti ha chiesto al ministro di intervenire sul sistema della convenzione Tirrenia-Cin,

## Corriere Marittimo

### Toninelli attacca Onorato: "Sardegna, fine al monopolio Tirrenia"

CAGLIARI - A breve sarà depositata una proposta di legge che andrà a modificare il quadro normativo sul tema del trasporto via mare con la Sardegna "facendo sì che sia la Regione a gestire la continuità territoriale marittima e superando così il problema storico e inaccettabile di un regime tutto sbilanciato in favore del privato." Lo ha annunciato ieri il ministro Danilo Toninelli, Infrastrutture e Trasporti, a fronte dell'incontro in Sardegna con i candidati 5 Stelle: Luca Caschili per le suppletive alla Camera dei Deputati e Francesco Desogus per la presidenza della Regione.

#### L'ATTACCO DI TONINELLI

Da Cagliari si apre lo scontro, duro e diretto, tra il governo e il Gruppo Onorato, proprietario della compagnia Tirrenia le cui navi assicurano la continuità territoriale con la Sardegna tramite convenzione firmata con lo Stato nel 2012 e che scadrà il prossimo anno. "Alla scadenza della convenzione nel luglio 2020, metteremo il servizio traghetti a gara, - ha dichiarato Toninelli - come già accade per i voli in continuità territoriale. Lo faremo sia per i passeggeri che per le merci. Le tariffe calmierate infatti dovranno migliorare sia la competitività turistica che quella del sistema economico sardo in generale."

"Siamo stanchi di questa situazione e porremo fine al monopolio Tirrenia. Svolge un'utilità sociale fondamentale, utilizza soldi pubblici e non può far schizzare così i prezzi, è inaccettabile, ci sarà un cambiamento tra pochi mesi". "I tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione, e ci sarà attenzione anche alla continuità delle merci, per il rilancio dell'economia sarda". La convenzione con Tirrenia prevede 72 milioni di euro annui per garantire tariffe agevolate ai residenti sardi. "I tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione, e ci sarà attenzione anche alla continuità marittima delle merci, che favorirà il rilancio dell'economia sarda". Tuona pertanto il ministro "Perché lo Stato dà alla Tirrenia 72 milioni? Perché abbattesse i prezzi e permettesse ai cittadini sardi di poter tornare a casa o andare nella penisola con dei prezzi calmierati. I prezzi non sono corrispondenti agli aiuti che sono stati dati e nessuno sinora è andato a chiedere mai nulla: "Adesso lo Stato è tornato e la convenzione che scadrà l'anno prossimo noi la riscriveremo".

## The Medi Telegraph

**Onorato: «Toninelli non sa niente e risponde alla lobby degli armatori» Genova - Dura risposta del patron di Moby e Tirrenia: «Il nostro monopolio? Sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie**

Genova - «La sua è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale». Non si è fatta attendere la risposta di Vincenzo Onorato, armatore di Tirrenia e Moby, che ha respinto al mittente l'attacco del ministro ai trasporti Danilo Toninelli.

«Per quanto riguarda il monopolio, non sa che sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie: Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi. Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa. Al ministro Toninelli, alla cui impreparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati, dico - perché è evidente che non lo sa - che per Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole. Gli consiglio inoltre di includere nei provvedimenti per il reddito di cittadinanza i 50000 marittimi italiani disoccupati a casa grazie a politiche confermate dai suoi predecessori e che servono gli interessi della lobby degli armatori a cui anche il signor Toninelli sembra rispondere. Del resto dal suo ministero dipendono anche i controlli sulle leggi a tutela dei marittimi italiani che vengono sistematicamente disattese dagli armatori. Quando poi va in Sardegna si ricordi anche delle nostre 500 persone, tutti sardi, che lavorano ogni giorno su e per l'Isola».

## The Medi Telegraph

**Toninelli contro Contship: «Rispetti gli impegni» Genova - non solo Tirrenia, il ministro si scaglia anche contro il terminalista: «Valuteremo ipotesi per revoca delle concessioni».**

Genova - «Il concessionario del porto canale di Cagliari sembra non rispettare gli impegni in termini di investimenti: lo incontreremo a Roma la prossima settimana- sto parlando della Contship - per dirgli che se non rispetta il contratto lo Stato valuterà anche l'ipotesi di revoca graduale delle concessioni». Lo ha detto a Cagliari il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli: «Sono convinto che altri investitori ci possano essere e, comunque, anche se non ci sono dipendenti mandati a casa, voglio guardare a un futuro in crescita».

## The Medi Telegraph

Genova, Tirrenia trasferisce 15 dipendenti a Livorno  
Genova - Verrà probabilmente proclamato, da parte dei sindacati, lo stato di agitazione per tutto il personale impiegato dalla compagnia marittima.M.D.A.

Genova - Il gruppo Onorato ha comunicato a circa quindici dipendenti che operano negli uffici genovesi di Tirrenia che verranno trasferiti, nelle prossime settimane, dal capoluogo ligure a Livorno. Verrà probabilmente proclamato, da parte dei sindacati, lo stato di agitazione per tutto il personale impiegato dalla compagnia marittima.

Ansa

## Tirrenia: Onorato, da Toninelli demagogia elettorale

Armatore, ministro non sa e non ha preso informazioni

(ANSA) - CAGLIARI, 17 GEN - "Quella del ministro Toninelli è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale. Per quanto riguarda il monopolio, non sa che sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie: Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi. Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa". Così l'armatore Vincenzo Onorato di Tirrenia replica alle dichiarazioni del ministro dei Trasporti che oggi a Cagliari ha annunciato che il governo porrà fine al monopolio della Tirrenia. "Al ministro Toninelli, alla cui impreparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati, dico - perché è evidente che non lo sa - che per Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole", conclude Onorato. "Al ministro consiglio inoltre di includere nei provvedimenti per il reddito di cittadinanza i 50mila marittimi italiani disoccupati a casa, grazie a politiche confermate dai suoi predecessori e che servono gli interessi della lobby degli armatori a cui anche il signor Toninelli sembra rispondere", prosegue Onorato.

"Del resto dal suo ministero dipendono anche i controlli sulle leggi a tutela dei marittimi italiani che vengono sistematicamente disattese dagli armatori. Quando poi va in Sardegna si ricordi anche delle nostre 500 persone, tutti sardi, che lavorano ogni giorno su e per l'Isola", conclude il patron di Tirrenia e Moby.

Ansa

## Toninelli attacca Tirrenia, basta col monopolio

"Soldi pubblici ma fa schizzare prezzi". Onorato, pura demagogia

CAGLIARI (di Andrea Frigo) Non usa il salviniano "è finita la pacchia", ma ci siamo quasi. Da Cagliari, uno dei principali porti serviti da Tirrenia, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli attacca: "Siamo stanchi di questa situazione e porremo fine al monopolio Tirrenia. Il servizio deve svolgere un'utilità sociale fondamentale, Tirrenia utilizza soldi pubblici e non può far schizzare così i prezzi, è inaccettabile, ci sarà un cambiamento tra pochi mesi". La convenzione con lo Stato, firmata nel 2012, scadrà infatti il prossimo anno. Prevede un corrispettivo annuo di 72 milioni di euro per garantire tariffe agevolate ai residenti sardi. "I tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione, e ci sarà attenzione anche alla continuità marittima delle merci, che favorirà il rilancio dell'economia sarda", ha annunciato Toninelli, che oggi a Cagliari ha avuto una serie di incontri sui temi dei trasporti nell'isola. "Perché lo Stato dà alla Tirrenia 72 milioni? Perché abbattesse i prezzi e permettesse ai cittadini sardi di poter tornare a casa o andare nella penisola con dei prezzi calmierati. Ebbene - è l'affondo del ministro - i prezzi non sono corrispondenti agli aiuti che sono stati dati e nessuno sinora è andato a chiedere mai nulla: dal Mef a chi mi ha preceduto, hanno lasciato un monopolio in mano a un privato, che poi se ne fregava altamente perché non c'era uno Stato a controllare. Adesso lo Stato è tornato e la convenzione che scadrà l'anno prossimo noi la riscriveremo". La stoccata del titolare dei Trasporti non è piaciuta all'armatore di Tirrenia Vincenzo Onorato, la cui risposta non si è fatta attendere. "Quella del ministro Toninelli è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale. Per quanto riguarda il monopolio, non sa che sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie: Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi. Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa. Al ministro Toninelli, alla cui impreparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati, dico - perché è evidente che non lo sa - che per Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole. Al ministro - conclude Onorato - consiglio inoltre di includere nei provvedimenti per il reddito di cittadinanza i 50mila marittimi italiani disoccupati a casa, grazie a politiche confermate dai suoi predecessori e che servono gli interessi della lobby degli armatori a cui anche il signor Toninelli sembra rispondere".

Ansa

## Sei armatori per Sardegna. Tirrenia in convenzione

Le altre compagnie operano in regime di libero mercato

(ANSA) - CAGLIARI, 17 GEN - Sono sei le compagnie marittime che collegano la Sardegna alla Penisola. Alcune operano prevalentemente nei periodi estivi, quando è maggiore l'afflusso di turisti che sbarcano nell'isola per le vacanze. Tirrenia è l'unico vettore ad operare in regime di convenzione con lo Stato, firmata nel 2012, per assicurare i servizi in continuità territoriale marittima sino al 2020, dietro un corrispettivo annuo di 72 milioni di euro per garantire tariffe agevolate ai residenti nell'isola. Tutte le altre compagnie operano in regime di libero mercato. Le tratte operate da Tirrenia sono Civitavecchia-Olbia, Civitavecchia-Arbatax e Civitavecchia-Cagliari, la Napoli-Cagliari, l'Olbia-Genova, la Porto Torres-Genova e la Arbatax-Genova. A queste si aggiunge anche la Cagliari-Palermo. All'interno dello stesso gruppo armatoriale che fa capo a Vincenzo Onorato opera anche Moby che effettua, in questo caso al di fuori della convenzione, i collegamenti tra Olbia e gli scali toscani di Livorno e Piombino. La compagnia Grimaldi è attiva sulle tratte Civitavecchia-Porto Torres, Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia (stagionale) e viceversa, mentre Sardinia-Corsica Ferries programma in estate fino a due traversate al giorno in partenza da Livorno per Golfo Aranci. Infine, la compagnia marittima Snav opera su Genova collegando il capoluogo ligure con Olbia e Porto Torres e lo stesso fa Grandi navi veloci.

Toninelli vuole rivedere i contributi alle rotte per la Sardegna

## Traghetti in agitazione

*Intanto in Sicilia Caronte&Tourist con il fondo Basalt annuncia 300 milioni di investimenti in nuove navi, mentre Delcomar cresce nel piccolo cabotaggio*

Periodo di ulteriore consolidamento in vista per mercato dei traghetti in Italia nel corso dei prossimi anni. Tutto giocato a colpi di nuovi investimenti e contributi pubblici al business del trasporto marittimo di passeggeri e di merci. I segnali sono evidenti e riguardano in particolare le linee marittime che collegano le isole maggiori (Sardegna e Sicilia in primis), ma c'è interesse anche per le rotte verso le isole minori. Uno dei fronti più caldi sarà indubbiamente quello della continuità territoriale verso la Sardegna, garantito attualmente da Tirrenia Cin (gruppo Moby) in virtù di una convenzione pubblica che garantisce oltre 70 milioni di euro all'anno e che scadrà nell'estate del 2020. «Siamo stanchi di questa situazione e porremo fine al monopolio Tirrenia», ha dichiarato proprio ieri a Cagliari il ministro dei trasporti, Danilo Toninelli, a proposito dell'ex compagnia pubblica. «Svolge un'utilità sociale fondamentale, utilizza soldi pubblici e non può far schizzare così i prezzi, è inaccettabile. Tra pochi mesi ci sarà quindi un cambiamento». Dopodiché ha precisato che «i tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione e, per favorire il rilancio dell'economia sarda, ci sarà attenzione anche alla continuità delle merci». Vincenzo Onorato, patron di Tirrenia, ha prontamente risposto a Toninelli accusandolo di scarsa informazione in materia e di voler fare demagogia elettorale. Ma se il ministro manterrà la promessa, il gruppo Moby dovrà necessariamente rivedere uno degli assunti su cui si fonda il piano industriale 2018-2023 perché la compagnia della Balena blu confidava in una proroga a lungo termine dei contributi pubblici in scadenza nell'estate del 2020. Spettatore interessato della vicenda è soprattutto (ma non è l'unico) il gruppo Grimaldi che nei mesi scorsi aveva proposto un modello di convenzione pubblica cosiddetto «alla spagnola», dove cioè i contributi vengono erogati all'utenza finale invece che al vettore marittimo. «In Spagna il contributo erogato dallo Stato spagnolo viene destinato direttamente ai nativi e residenti di tali isole e viene rimborsato, previa esibizione della relativa documentazione, alle compagnie armatoriali», ha spiegato nei mesi scorsi Guido Grimaldi. Sul mercato siciliano dei traghetti si sta facendo invece prepotentemente largo il gruppo messinese

## -segue

---

Caronte&Tourist, controllato dalle famiglie Franza e Maticena, che in settimana ha rivelato i dettagli dell'operazione che ha portato il fondo d'investimento inglese Basalt Infrastructure Partners a entrare nella compagine azionaria con una quota del 30%. «La valutazione dell'azienda è di 400 milioni di euro, quindi il 30% ammonta a circa 130 milioni», ha spiegato John Hanna, vicepresidente del fondo inglese.

Caronte&Tourist a breve avvierà un imponente piano d'investimenti da 300 milioni di euro in nuove costruzioni, di cui 60 milioni messi a disposizione dalla Regione Sicilia per costruire le prime due navi (da impiegare sui collegamenti verso Pantelleria e Lampedusa), ulteriori 240 milioni per altre tre navi e infine 20 milioni per ammodernare la flotta esistente. «Grazie a un piano di investimenti così impegnativo in questi cinque anni il nostro gruppo passerà dai 203 milioni di fatturato del 2017 a 224 milioni, con un incremento dell'11%», ha spiegato l'amministratore delegato Calogero Famiani, «mentre la redditività industriale passerà dal 23% al 35% del fatturato».

Sempre sul fronte traghetti la compagnia di navigazione Delcomar, attiva sulle rotte di corto cabotaggio in Sardegna, si rinforza con l'arrivo di una nuova nave piuttosto datata (1987), appena acquistata dalla compagnia britannica Wightlink. Dopo un intervento di refitting in cantiere, il traghetto, entrerà in servizio la prossima estate sulla rotta che collega Carloforte a Calasetta, andando ad arricchire la flotta di Delcomar dove già operano altre due navi gemelle.

(riproduzione riservata)

Il punto

## LA BATTAGLIA NAVALE DI TONINELLI

*Massimo Minella*

Monopolio a chi? Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, in Sardegna a sostegno dei candidati alle elezioni suppletive di Cagliari e alle regionali, si scaglia contro Tirrenia, l'ex compagnia di Stato oggi in mani private e incassa una replica durissima da parte di Vincenzo Onorato, a capo del gruppo armatoriale che controlla, oltre a Tirrenia, anche Moby. «Siamo stanchi di questa situazione e porremmo fine al monopolio Tirrenia – tuona il ministro –. Svolge un'utilità sociale fondamentale, utilizza soldi pubblici e non può far schizzare così i prezzi, è inaccettabile, ci sarà un cambiamento tra pochi mesi. I tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione».

Poche ore e arriva la replica di Onorato. «La sua è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale. Il monopolio di Tirrenia? Il ministro non sa che sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie, Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi (oltre a Moby che fa sempre capo a Onorato, *n.d.r.*). E le tariffe non le stabiliamo noi, ma la convenzione firmata con lo Stato». La battaglia navale è appena iniziata.

# Il ministro Toninelli finisce dentro la guerra fra Onorato e Grimaldi

Lo scontro che ha a Livorno il principale campo di battaglia ora riguarda la convenzione per la Sardegna. E l'armatore replica con parole pesantissime ROMA. «Porremo fine al monopolio della Tirrenia in Sardegna». Questa dichiarazione del ministro dei trasporti, Danilo Toninelli, è arrivata mentre era a Cagliari per la campagna elettorale per le regionali e le suppletive del collegio del capoluogo per la Camera. Inutile dire che queste parole di fuoco hanno fatto divampare di nuovo la guerra che contrappone i due big dei traghetti - le famiglie Onorato contro la famiglia Grimaldi - sulle banchine di tutta Italia, e in particolare a Livorno.

Il ministro non ha usato i guanti bianchi quando ha annunciato una nuova gara nel luglio del prossimo anno: va da sé che «chi la vincerà dovrà rispettare delle condizioni paritarie tra i suoi interessi legiti-

mi di guadagno e i vantaggi da garantire in termini di utilità sociale per il popolo sardo», ma non poteva essere più urtante per Vincenzo Onorato, patron del gruppo che controlla anche Tirrenia, visto che Toninelli sottolinea che «verrà finalmente scritta una convenzione in cui al centro vengono posti i cittadini sardi e non gli interessi di una compagnia che ha preso tantissimi soldi pubblici e ha aumentato i prezzi».

Giusto il tempo di vedere queste parole nei primi report di agenzia, ed ecco che Vincenzo Onorato ha messo nero su bianco una dichiarazione al vetriolo contro Toninelli. Del resto, era stato molto esplicito il feeling fra Guido Grimaldi e il vicepremier Matteo Salvini all'assemblea di Alis nelle settimane scorse...

«La sua è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale»: que-

sto è il «buongiorno» di Onorato a Toninelli. Poi prosegue ricordando che «le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa». Ma Onorato non risparmia un affondo contro Toninelli («alla cui preparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati») sottolineando che «per Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5 mila persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole».

Non basta. Onorato è un fiume in piena: invita il ministro M5s a «includere nei provvedimenti per il reddito di cittadinanza i 50.000 marittimi italiani disoccupati a casa grazie a politiche confermate dai suoi predecessori e che servono gli interessi della lobby degli armatori a cui anche il si-

gnor Toninelli sembra rispondere».

L'ultima doppia sottolineatura è anch'essa caustica. Segnala: 1) che dal ministero guidato da Toninelli dipendono «anche i controlli sulle leggi a tutela dei marittimi italiani che vengono sistematicamente disattese dagli armatori»; 2) quando il ministro va in Sardegna «si ricordi anche delle nostre 500 persone, tutti sardi, che lavorano ogni giorno su e per l'Isola».

A dar man forte al fronte filo-Onorato scende in campo il segretario generale della Federmar/Cisal Alessandro Pico: le affermazioni di Toninelli non hanno fondamento «in quanto un vero monopolio di Tirrenia non esiste: questi soldi servono esclusivamente per dare quella giusta continuità territoriale che, nei periodi di cosiddetta bassa stagione, non permetterebbero a nessun mezzo di locomozione di poter raggiungere la Sardegna». —

PORTO



Il ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli al centro di uno scontro con il gruppo Onorato (che comprende Tirrenia, Moby e Toremar)