

RASSEGNA STAMPA DEL

15 Aprile 2019



Diga, tre opzioni per costruirla un anno per aprire i cantieri

MASSIMO MINELLA

Raccontano che rispetto alla base d'asta di 13 milioni e mezzo di euro per aggiudicarsi la progettazione della nuova diga foranea del porto, il vincitore l'abbia spuntata con un'offerta ribassata di quasi due terzi, fino ad arrivare a 5 milioni. Anche così sarebbero stati battuti i concorrenti cinesi di Cccc, il colosso delle infrastrutture che ha appena siglato con il porto di Genova un accordo di collaborazione sulla Via della Seta. E battere i cinesi sul prezzo non è davvero una cosa che capita tutti i giorni. Comunque sia, la cosa più importante era procedere con l'assegnazione e partire con il progetto. La graduatoria dei vincitori per la diga foranea di Genova, infatti, con gara bandita a novembre 2018, adesso è ufficiale. A farla nascere, lo scorso anno, è stata l'alleanza fra l'autorità portuale e Invitalia. È stato proprio negli uffici di Invitalia, a Roma, che si è svolta la seduta pubblica per l'apertura delle buste delle offerte economiche presentate dagli operatori chiamati a progettare la diga. L'appalto, del valore di oltre 13,5 milioni di euro, alla fine sembrerebbe essere stato assegnato per una cifra di 5. Soldi necessari per la realizzazione del progetto di un'opera del valore stimato in circa 800 milioni di euro. In campo sono scesi alcuni fra i principali operatori internazionali del settore: 7 raggruppamenti composti da

studi di progettazione, società di ingegneria e partner tecnici, sia italiani che esteri. D'altra parte c'era da immaginarselo visto che era (ed è) in gioco la progettazione di quella che è tra le più grandi opere portuali mai realizzata in uno scalo italiano negli ultimi decenni. Verificata tutta la documentazione, la Commissione di gara è arrivata alla graduatoria premiando come primo classificato un raggruppamento composto da alcuni fra i soggetti più qualificati del settore: Technital in qualità di mandataria e E.P.F. Elettrotecnica, Modimar, Studio Ballerini Ingegneri associati, Alberto Albert, HR Wallingford, Dimms Control, Sener Ingeniería Y, Sistemas come mandanti. Nei prossimi giorni, dopo le

verifiche amministrative, sarà disposta l'aggiudicazione della gara. Fin d'ora si può però già considerare la macchina in moto. Il raggruppamento che riunisce soggetti europei sembra garantire tutta la progettazione necessaria per arrivare a realizzare un'opera come la nuova diga, l'unica infrastruttura in grado di permettere l'accesso al porto in sicurezza delle fullcontainer di ultima generazione, da ventimila teu (il teu è l'unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Ora si procederà con le tre opzioni di progetto, che da preliminare dovrà poi farsi definitivo ed esecutivo. Gli aspetti da definire sono tanti, imposti dalla complessità di un'opera che verrà realizzata 500 metri da quella attuale, con fondali profondi più di 50 metri. Ma quale sarà la forma esatta della diga foranea e da dove si inizierà a costruirla? E l'imboccatura di ponente che protezione avrà? Sono tanti (e non sono certo soltanto questi) gli interrogativi sul tavolo dei progettisti. Per questo era importante assegnare la progettazione e partire. Di certo, ancorché nella sua fase iniziale, l'operazione che in dieci anni dovrebbe portare alla realizzazione completa dell'opera è partita. Prima di vedere i primi cantieri operativi, comunque, ci vorrà ancora un po' di tempo, almeno un anno. Dalla metà del 2020, quindi, dovrebbero iniziare i lavori.

Amburgo, dalle attività portuali oltre 150.000 posti di lavoro

Amburgo - Lieve calo per il porto di Amburgo nel traffico su rotaia tra la banchina e le aree logistiche circostanti l'infrastruttura: i risultati del 2018 presentano infatti 135,1 milioni di tonnellate di merci, l'1% in meno rispetto all'anno precedente.

Dall'Autorità portuale fanno sapere che lo scalo oggi si colloca in un ambiente difficile, pur ottenendo un vantaggio netto per quanto riguarda il trasporto rotabile tra porto e il hinterland. Nel 2018 questo segmento ha raggiunto un totale di 46,8 milioni di tonnellate - con un aumento del 2,7% - e 2,4 milioni di teu, con una crescita del 4,7%.

Oltre 60mila treni cargo con circa 1,6 milioni di auto a bordo sono stati gestiti nel corso dello scorso anno sulla rete di Port Railway. In questo modo sono stati superati i risultati del 2016 e questi numeri hanno fatto crescere la posizione di Amburgo rendendolo porto ancor più di riferimento per quanto riguarda la movimentazione del traffico su ferro: «Le cifre positive per quanto concerne la Port Railway rappresentano un successo raggiunto insieme ai nostri partner nel corso del 2018 - dichiara Jens Meier, amministratore delegato della Port Authority di Amburgo -. Possiamo essere solo orgogliosi di aver raggiunto questa prestigiosa posizione».

La base del successo di Amburgo risiede certamente nel grande numero di servizi di linea che collegano la città portuale tedesca con la grande maggioranza dei porti mondiali. Ma non solo: in modo complementare Amburgo ha puntato molto sulle connessioni ferroviarie. Oltre 235 collegamenti su rotaia che uniscono il porto alle principali città della Nuova Via della Seta: «Avendo gestito circa 4,8 milioni di teu da e verso la Cina, in confronto ad altri porti europei, Amburgo è di gran lunga lo snodo principale per quanto riguarda la movimentazione delle merci cinesi - spiega Axel Mattern, responsabile Promozione del porto di Amburgo -. Il nostro scalo è il punto di riferimento sia per quanto riguarda il trasporto marittimo sia per quanto concerne la rotta della Via della Seta. Continueremo a rafforzare ed espandere la nostra presenza in termini di geografia dei trasporti, a beneficio della clientela portuale mondiale».

Mattern intravede un enorme potenziale di sviluppo nel collegamento logistico tra i paesi baltici e la Via della Seta: «Non esiste in Europa un centro capace di fornire il nostro livello di servizi, considerando il versante marittimo e quello ferroviario con la Cina. La breve distanza tra queste due tipologie di servizio rende Amburgo molto attrattiva».

Il porto non si adagia sugli allori e guarda al futuro, puntando su ulteriori investimenti a livello infrastrutturale che potenzieranno altre caratteristiche di importanza strategica: «Saranno avviati lavori di potenziamento dei canali sul fiume Elba - dice Michael Westhagemann, ministro dell'Economia e dei trasporti di Amburgo -. Un'azione che vuole essere un altro segnale positivo per le compagnie di navigazione a livello nazionale e internazionale. Grazie a questo infatti sarà possibile gestire carichi con volumi ancora più ampi».

Il porto di Amburgo garantisce oltre 156 mila posti di lavoro. Per quanto riguarda il 2019, lo scalo tedesco stima una crescita tra il 3% e il 4% nel settore contenitori e risultati stabili per quanto riguarda la gestione delle merci alla rinfusa. Nel suo piano di espansione inoltre questa realtà portuale - collocata nella più grande area industriale della Germania, che genera un valore aggiunto pari a 21,8 miliardi di euro - ha dichiarato che non perderà di vista le politiche climatiche.

Rixi: «Anticipare i tempi del corridoio Reno-Alpi»

Genova - Nei prossimi mesi approveremo il nuovo programma biennale di Ferrovie sugli investimenti, su cui noi chiediamo anche di far combaciare le esigenze della Svizzera con quelle dell'Italia e soprattutto sul Nord Ovest per far sì di riuscire ad anticipare i lavori sul corridoio Reno Alpi, a recuperare il tempo perduto». Lo ha detto il vice ministro dei Trasporti Edoardo Rixi, a margine del Forum per il dialogo tra l'Italia e la Svizzera. «Noi avremo una capacità molto importante sui porti della Liguria, quindi dobbiamo riuscire a portare le sagome Pc80 all'interno dei porti per potere utilizzare il traffico ferroviario per valicare le Alpi e quindi attraversare la Repubblica svizzera - ha aggiunto Rixi -. Su questo credo che partiranno da subito dei tavoli di cooperazione. Con la capacità dei porti liguri potremmo effettivamente essere il portale di ingresso di tutto il sistema economico del Sud Est asiatico e del bacino del Mediterraneo nei confronti non solo della Svizzera ma dell'intero Centro Europa, se solo riuscissimo a superare questo gap infrastrutturale».

Grendi vuole raddoppiare a Cagliari

Genova - Il gruppo Grendi è pronto a raddoppiare l'investimento sul porto industriale di Cagliari. «Il volano del trasporto nave-terminal-magazzino si è rivelato vincente, è un modello che funziona», ha spiegato l'ad di "M.A. Grendi dal 1828", Costanza Musso, in occasione dell'inaugurazione del magazzino di deposito e distribuzione di Barilla, di cui la compagnia di trasporti marittimi è nuovo partner logistico per lo stoccaggio e la distribuzione in Sardegna. «Grendi è pronta a raddoppiare il magazzino: ha già richieste in questo senso dai suoi clienti e sta studiando un progetto che prevede di costruire un nuovo deposito a Cagliari, aggiungere una nave e aumentare l'occupazione di altre 100 persone a magazzino realizzato». Per realizzarlo, però, occorrerà superare il problema dell'assenza di autorizzazione paesaggistica nell'intera area del Porto Canale. Grendi, presente dal 1936 in Sardegna con 250 occupati (incluso l'indotto) nelle sedi di Cagliari e Sassari, è subentrata all'operatore logistico Number, 1 cui Barilla si era affidata prima nell'isola, che si serviva di un magazzino a Villacidro. Nei primi cinque mesi dal nuovo incarico, la compagnia di trasporti marittimi ha assunto direttamente la gestione del sito di Villacidro, di cui ha assorbito tutto il personale, anche quello indiretto. Dai primi di marzo le scorte di prodotto e tutte le attività sono state trasferite al Porto Canale di Cagliari. In un fine settimana sono stati trasportati e posizionati 3 mila pallet di prodotto con 30 automezzi, 40 persone di magazzino e l'intero team di gestione trasporti e amministrazione della sede Grendi di Cagliari. La compagnia, che conta 100 dipendenti diretti e un fatturato consolidato di 45 milioni di euro, collega il capoluogo sardo con Marina di Carrara con navi solo merci.

«La costruzione del primo magazzino Grendi nel porto di Cagliari non è stata semplice», ha ricordato Antonio Musso, ad di Grendi Trasporti marittimi. «Anche a causa di importanti rallentamenti burocratici, ci sono voluti 5 anni, dall'acquisto del terreno, prima di vedere l'effettiva avviamento dell'attività. Anche per la costruzione del secondo magazzino nell'area vicina al porto la situazione non si prospetta semplice: sembra che l'intera area del Porto Canale sia priva di autorizzazione paesaggistica per un errore procedurale in fase di costruzione dell'opera, con la conseguenza che, al momento, appare impossibile costruire qualunque edificio. I recenti sviluppi sul progetto dello stadio di Cagliari ci lasciano sperare per il nostro progetto». «Auspichiamo», ha concluso Musso, «che ci siano presto le condizioni per garantire tempi definiti agli investitori e più vicini a quelli di altre realtà».

Gioia Tauro, il sindacato contro Confindustria

Genova - «Che Confindustria Calabria sia attenta agli interessi delle aziende che rappresenta rientra nelle sue prerogative, ma contrastare la possibile soluzione ai problemi occupazionali dell'area portuale senza dare concrete soluzioni - dopo che è stata attore principale dello stato di crisi di MCT durato ben 7 anni e dei licenziamenti di 380 portuali - è a nostro parere singolare oltre che incomprensibile». È l'inizio della dura nota del Sul, uno dei sindacati dei portuali di Gioia Tauro sull'annuncio del ricorso all'Antitrust da parte degli industriali calabresi, per bloccare l'operazione che ha portato Msc ad acquisire la totalità delle quote di Mct.

«In tutti questi anni avrebbe potuto lavorare per offrire agli imprenditori terminalisti calabresi un'opportunità per rilanciare il Porto e per mantenere l'occupazione, invece ha contribuito a realizzare tutto il processo di recessione controllata a danno dei lavoratori e della Calabria. Infatti, diversi accordi per la gestione della crisi MCT che ha portato ai licenziamenti sono stati discussi e sottoscritti in sede Confindustria di Reggio Calabria. Detto questo non intendiamo minimamente sostenere un'eventuale violazione sulla libera concorrenza, ma ci sembra scontato - per pura sensazione - che nella cessione di quote i soci siano soggetti privilegiati e nel caso di Gioia Tauro, guarda caso, il socio terminalista che ha acquisito le azioni MCT fa parte del gruppo dell'unico armatore che fa scalo nel porto. Una coincidenza che a nostro parere può contribuire positivamente al rilancio dello scalo gioiese, mentre altre soluzioni - peraltro al momento sconosciute - potrebbero non coincidere con la politica sindacale e del Governo che punta a mantenere e aumentare l'occupazione in Calabria» conclude il Sul. .

Ai cantieri giapponesi servono 13 mila operai: parte il piano per importarli

#

Genova - Il governo giapponese sta cercando di reclutare oltre 13.000 lavoratori stranieri nel settore delle costruzioni navale. È l'obiettivo del governo per quest'anno. Gli operai saranno importati principalmente dalla Cina, come parte del piano per risolvere problemi di carenza di manodopera in diversi settori. Secondo il piano il Giappone arruolerà fino a 47.550 lavoratori nel 2019 e 345.000 lavoratori nei prossimi cinque anni. Nel mirino ci sono nove paesi tra cui Cina, Vietnam, Filippine, Indonesia, Thailandia, Cambogia, Myanmar, Nepal e Mongolia che andranno a rinforzare la filiera occupazionale di 14 settori industriali: costruzione navale, lavorazione dei metalli, costruzione di automobili, agricoltura e pesca. L'industria navale sta cercando di assumere 13.000 lavoratori stranieri e il 27,3% del numero totale arriverà dalla Cina. Ai lavoratori qualificati saranno concesse diverse facilitazioni, tra cui la possibilità di portare le famiglie in Giappone durante il loro periodo di impiego nel Paese.

Per salvare i cantieri, la Croazia ora spera nella Cina

Genova - Il governo croato ha avviato colloqui con la Cina su una potenziale ristrutturazione del cantiere Scoglio Olivi (Uljanik). Il ministro dell'Economia Darko Horvat ha confermato che sono in corso discussioni con una delegazione cinese. Non ci sono però conferme di un eventuale coinvolgimento del primo ministro cinese Li Keqiang e di un eventuale contatto con potenziali investitori per i cantieri Uljanik e 3 Maj, che la Croazia ha rifiutato di salvare. Horvat ha detto che il partito cinese voleva sapere che tipo di navi potrebbero essere costruite a Scoglio Olivi. I media croati hanno riferito che i colloqui con i rappresentanti della China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) sono previsti il 16 aprile.

La Cina entra nel settore cantieristico del Brasile

Genova - Uno dei cantieri navali più famosi della Cina è pronto ad entrare nel mercato brasiliano. Zhoushan IMC-Yongyue Shipyard and Engineering collaborerà con Brasil Basin Drydock Company (BBDC), una joint venture tra McQuilling e Promon Engenharia, per partecipare a Empresa de Docagens Pedra do Ingá (EDPI). La nuova struttura diventerà il più grande cantiere di riparazioni navali nel Nord-Est del Brasile, nello stato di Paraíba. La famiglia Tsao controlla IMC, un nome famoso negli ambienti di spedizione di Singapore, ed è uno dei partner di Zhoushan IMC-Yongyue Shipyard and Engineering.

Porti, la trattativa è rotta: sindacati pronti alla mobilitazione

Genova - Le posizioni sono troppo distanti: i sindacati stoppano la trattativa e preparano la mobilitazione sul rinnovo del contratto nazionale dei lavoratori dei porti, scaduto il 31 dicembre dello scorso anno. «Le distanze sono così incolmabili da far venir meno le condizioni minime per la prosecuzione del negoziato» riferiscono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti che dopo mesi di confronto sul rinnovo del contratto sono arrivati alla rottura con le controparti perché non si trovano punti di contatto sui temi al centro della piattaforma rivendicativa che comprende, oltre alla parte economica, anche l' istituzione del fondo di accompagnamento all'esodo per i lavoratori dei porti. «Saranno tempestivamente decise le iniziative di mobilitazione unitaria da mettere in campo» fanno sapere i sindacati.

«Banchine, l'Ici va pagata». Stangata sul terminal di Genova Pra'

Genova - Il Psa Terminal di Pra' dovrà pagare l'Ici-Imu sulle aree scoperte, relative agli anni che vanno dal 2002 al 2006, per una cifra stimabile intorno ai due milioni di euro. Questi in sintesi gli effetti dell'ordinanza della Corte di Cassazione depositata il 12 aprile, che ribaltando quattro sentenze delle Commissioni tributarie del 2014, dà ragione al Comune di Genova, che dall'amministrazione Pericu in avanti ha aperto un contenzioso con i terminalisti dello scalo ligure per poter incassare l'imposta sugli immobili, non solo relativa alle aree coperte (su cui non c'è vertenza) ma anche ai piazzali.

Una vittoria per il Comune, difeso dall'avvocato Sara Armella, ma anche l'ennesimo capitolo di una vicenda che, di sentenza in sentenza, si fa sempre più controversa. Nelle nove pagine dell'ordinanza, i giudici guidati dal presidente Domenico Chindemi fanno sostanzialmente emergere il principio secondo cui «le aree scoperte di un terminal portuale, destinate all'esercizio di un'attività imprenditoriale, come nella specie, e produttive di reddito, costituiscono unità immobiliari ai fini Ici».

Per il momento né il Psa Terminal (al tempo dei fatti contestati si chiamava Vte, ma la società è la stessa) commenta l'ordinanza, né l'associazione dei terminalisti (Assiterminal), anche se dall'ambiente portuale trapela una certa «meraviglia» per questa ordinanza alla luce della Finanziaria 2018, che chiarisce come banchine e terminal, proprio se funzionali a operazioni e servizi portuali, dovranno essere accatastati in modo da non essere soggetti al pagamento dell'Imu, ma solo a partire dal 2020.

«Sono conflitti che abbiamo ereditato dalle precedenti amministrazioni - dice l'assessore al Bilancio del Comune di Genova, Pietro Piciocchi -. Sono contento per il fatto che non dobbiamo effettuare rimborsi a favore di nessuno, ma va anche detto che queste sentenze sono frutto di un'enorme confusione normativa in materia, che sappiamo essere non applicata in maniera univoca in tutta Italia. Quello delle banchine non è l'unico caso: proprio per questo in Consiglio abbiamo approvato due settimane fa, per superare l'impasse almeno a livello locale, un regolamento sulle liti fiscali pendenti».

In effetti, nei mesi scorsi la Cassazione aveva già ribaltato le sentenze della Commissione tributaria regionale a sfavore del Consorzio Bettolo (titolare di concessione peraltro solo dallo scorso giugno), mentre a Venezia, ma presso la Commissione tributaria, il terminal passeggeri ha ottenuto sentenza favorevole al non pagamento dell'Imu sulle aree scoperte. Va detto che nel 2015 fu la stessa Cassazione ad accogliere invece il ricorso di due terminalisti triestini (Grandi Molini e Terminal Frutta) contro il pagamento dell'Ici-Imu sulle aree scoperte, confermando in quel caso i due gradi di giudizio nelle sentenze precedenti, e risalendo fino al 2012 si può ricordare un giudizio dello stesso segno a favore del Terminal Darsena Toscana. Il risultato finale però è che a Genova l'Ici-Imu arretrata deve essere pagata dai terminalisti, negli altri porti no.

Definita graduatoria per la diga foranea di Genova

ROMA – Nella sede di Invitalia, si è svolta ieri la seduta pubblica per l’apertura delle buste delle offerte economiche presentate dagli operatori nell’ambito della procedura di gara per l’affidamento della “Progettazione della nuova diga foranea del porto di Genova”.

Nell’ambito della partnership istituzionale per le attività di committenza pubblica tra l’Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e Invitalia, a novembre 2018 è stata bandita la gara per l’appalto del valore di oltre 13,5 milioni di euro per la realizzazione di opere per un valore stimato di circa 800 milioni di euro.

La procedura ha registrato l’attenzione dei principali operatori internazionali del settore: sette raggruppamenti composti da studi di progettazione, società di ingegneria e partner tecnici qualificati, sia italiani che esteri, hanno presentato le offerte per la progettazione di quella che è tra le più grandi opere portuali mai realizzata in uno scalo italiano negli ultimi decenni.

La Commissione di gara ha verificato tutta la documentazione pervenuta e ha attribuito il punteggio ai sette raggruppamenti, definendo la graduatoria finale.

Il primo classificato è il raggruppamento “Technital Spa (mandataria) – E.P.F. Elettrotecnica Srl, Modimar Srl, Studio Ballerini Ingegneri associati, Alberto Albert, HR Wallingford LTD, Dimms Control Srl, Sener Ingeniería Y, Sistemas, S.A. (mandanti)”.

Nei prossimi giorni, in seguito alle necessarie verifiche amministrative, sarà disposta l’aggiudicazione della gara.

Scilipoti: "Il porto di Civitavecchia è in una crisi drammatica"

CIVITAVECCHIA – Il vice presidente della Compagnia Portuale Civitavecchia, Patrizio Scilipoti, interviene sulla situazione dello scalo laziale, definendola di "profonda crisi".

"Il porto di Civitavecchia è in una crisi drammatica", scrive Scilipoti. "Non è mia abitudine fare allarmismi, ma è ora che si dica la verità su ciò che sta accadendo nel porto di Civitavecchia. Rettifico, ciò che non sta accadendo.

Il nostro porto, al di là degli articoli giornalistici di rito, a volte trionfalistici, è in profonda crisi".

Secondo il vice presidente dei portuali inoltre, "l'aumento del settore crocieristico così come dei traffici ro-ro e ro-pax non deve indurre a pensare che lo scalo navighi in buone acque. Tutt'altro. Gli aumenti indicati, infatti, non rappresentano la cartina al tornasole per carpire lo stato di salute del nostro scalo".

"I traffici che portano lavoro, che fanno da moltiplicatori per l'economia portuale e, di conseguenza, per quella territoriale sono in forte sofferenza, per usare un eufemismo, e ciò che affermo è facile da costatare. Se si volge lo sguardo verso il porto, si notano, tra le altre cose, le gru quasi sempre ferme".

Passando poi ad analizzare il traffico dei containers "dobbiamo sempre, e purtroppo, registrare la volontà del terminalista-armatore, nonché concessionario in monopolio, di usare il nostro scalo solo per parcheggiare i vuoti e movimentare poche migliaia di unità dry. E la cosa tragicomica è che si vorrebbero concedere ulteriori anni di autorizzazione ad operare nel terminal container, quando è palese che l'armatore che lo controlla ha chiaramente intenzione di sviluppare i traffici di tutti i porti del Mar Tirreno tranne che del nostro, e gli investimenti recenti sono lì a dimostrarlo. Questo, oltre che illogico, ormai non è più tollerabile".

"Ma ciò che veramente è diventata, purtroppo per noi, una barzelletta per la portualità nazionale ed internazionale – sostiene ancora Scilipoti – è la questione della vertenza delle frutta esotica dell'impresa Cfft".

"In un porto in recessione di traffici merci, come il nostro, i vertici dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale altro non hanno fatto che complicare la questione amministrativa che si è logicamente ripercossa su quella commerciale. Perché rispetto ai primi tre mesi del 2018, il traffico delle banane ha perso il 56% con circa 12.400 tonnellate in meno. E la cosa veramente kafkiana è che stiamo parlando di un traffico che i clienti vorrebbero incrementare. Assurdo.

Allora, qui qualcuno ci deve dire la verità, assumersi le proprie responsabilità ed attivarsi per rimuovere gli ostacoli ad un traffico ormai vitale come quello delle banane.

Sembra quasi che a Molo Vespucci ci sia chi, per motivazioni ignote ed incomprensibili, sta complicando o rallentando la soluzione amministrativa.

Non è più possibile andare avanti in questo modo.

Qualcuno, sempre a Molo Vespucci, dovrebbe capire che noi abbiamo la responsabilità di centinaia di famiglie e proprio per questo ci stiamo attivando, insieme ai sindacati che fin qui hanno svolto un

ottimo lavoro, per intraprendere tutte le strade al fine di arrivare alla soluzione dei problemi che affliggono il nostro scalo, per il bene comune del Porto ma soprattutto per il bene di una città come Civitavecchia che ha urgente bisogno di risposte lavorative”.

”Soluzioni, peraltro, che insieme ai nostri tecnici – conclude il vice presidente della Compagnia Portuale – avevamo suggerito già da tempo, ed in più di un’occasione, ai vertici dell’AdSp. Suggestioni che, purtroppo, per loro volontà sono caduti nel vuoto”.

Puglia: la piattaforma logistica diventa sistema

BARI – Il primo incontro istituzionale di Confetra Puglia si svolgerà al Terminal Crociere di Bari giovedì 18 Aprile alle ore 15,30, dove è in programma la tavola rotonda “Puglia, la piattaforma logistica diventa sistema”.

Oggetto del dibattito, una visione comune per far ripartire il ciclo di crescita economica rinnovando la “cassetta degli attrezzi” con un impegno che coinvolga tutti gli attori, privati e pubblici, e non solo.

Come noto, Confetra Puglia è l’emanazione regionale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, costituitasi ad Ottobre 2018 con l’obiettivo di recepire un progetto nazionale multisettoriale replicando un modello risultato vincente. Confetra infatti riunisce in Italia 19 federazioni per un totale di circa 60mila aziende, impiegando 500 mila addetti per un fatturato di oltre 130 miliardi di euro.

I big del mercato internazionale oggi guardano con favore i territori che offrono scali e infrastrutture e la Puglia, in questo senso, è una piattaforma logistica naturale. Intercettare le navi cargo che transitano davanti le nostre coste non è solo un’opportunità, ma un atto necessario. Confetra Puglia ha compreso le potenzialità del fare sistema, ma la sfida a farsi competitivi può essere raccolta solo attraverso la partecipazione pubblica che può intercettare il miglior utilizzo dei fondi strutturali europei, porre in essere la realizzazione delle Zes e la costruzione di opere strategiche.

Con Felice Panaro e Vito Leo Totorizzo, rispettivamente presidente e vice presidente Confetra Puglia, il presidente Confetra Nero Marcucci che con Umberto Marcucci, presidente International Propeller Clubs accompagnerà il governatore Michele Emiliano e il sindaco di Bari Antonio De Caro nei saluti istituzionali.

La tavola rotonda, moderata da Riccardo Figliolia, segretario generale Propeller Club Port di Bari, si arricchirà di contributi dal mondo imprenditoriale, politico e accademico per un’analisi a tutto tondo del contesto regionale. Previsti gli interventi di Ugo Patroni Griffi, presidente AdSp del Mar Adriatico meridionale, Sergio Prete, presidente Autorità portuale di Taranto, Roberto Chiara, direttore interregionale delle Dogane, Davide De Gennaro, presidente Interporto Regionale della Puglia, Domenico De Crescenzo, coordinatore Confetra Mezzogiorno, Alessandro Panaro, responsabile SRM Dipartimento economia marittima, Federico Pirro, docente all’Università degli Studi di Bari. Le conclusioni dei lavori sono affidate all’assessore regionale ai Trasporti, Giovanni Giannini.

Miami: una serata dedicata alla Toscana

MIAMI – Il Seatrade Cruise Global, che si è chiuso giovedì, ha portato a Miami anche la delegazione toscana della Porto di Livorno 2000 per presentare al pubblico americano delle crociere il porto di Livorno e la Toscana con la serata dedicata alla presentazione di un nuovo progetto di marketing per il Terminal passeggeri del porto di Livorno per promuovere lo scalo toscano.

Livorno sta registrando un trend positivo sia in termini di scali che di passeggeri. Per il 2019 sono previste 398 crociere per circa 850 mila passeggeri con l'implementazione di Msc a partire dal prossimo 26 Aprile con scali anche in home-port.

Durante la serata è stato lanciato anche “Livorno, port for TuscanyR” che da claim oramai consolidato e conosciuto in tutto il mondo diventa brand; l'evento in programma è stata la punta di diamante di questa azione condotta insieme alla Regione Toscana di nuovo a fianco di Porto di Livorno 2000, che ha cofinanziato il progetto per il 6° anno consecutivo e partecipato direttamente alla tappa americana.

La missione americana di Porto 2000 è stata condotta con l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e con la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno. La serata è stata una immersione sul porto, con proiezioni a 360° sull'arrivo dal mare dei crocieristi e sull'incontro dei turisti con il territorio, prima fra tutti con la città di Livorno, della costa e della Toscana tutta.

Il protagonista è stato l'ospite che ha vissuto in prima persona il porto, attraversando le banchine, i terminal, scorrendo uno ad uno i servizi da quelli portuali a quelli dell'accoglienza, alla logistica e ai collegamenti a terra fino ad una immersione nelle città d'arte più belle al mondo.

Alla serata sono intervenuti molti rappresentanti delle Compagnie da crociera: armatori, tour operator, agenti marittimi, tutti i porti italiani, tante istituzioni americane, il porto di Miami, il Consolato Generale Italiano, Enit e tanti altri.

Grande soddisfazione esprime il presidente di Porto 2000, Luciano Guerrieri: “La serata è stata straordinaria ed unica nel suo genere. Sono intervenuti tanti armatori che hanno manifestato apprezzamento e condivisione sul progetto e sulla grande opportunità di promuovere le crociere nel Mediterraneo. Il porto è stato presentato in tutti i suoi aspetti, anche quelli strettamente infrastrutturali e gli armatori hanno potuto ripercorrere i recenti sviluppi e le prospettive del porto passeggeri”.

“Un'operazione di marketing importante – conclude Guerrieri – che ha mostrato proattività ed impegno di un Terminal dinamico e proiettato verso il futuro”.

Ceccarelli: “Bloccare le grandi opere in Toscana?”

FIRENZE – Con il sì del Consiglio regionale, la Regione Toscana ha approvato pochi giorni fa la prima variazione della manovra finanziaria che prevede, tra le altre cose lo stanziamento a integrazione di quello statale di 2 milioni e 500 mila euro, cioè un totale di 5,7 milioni, per le opere relative allo scavalco ferroviario di Livorno, opera fondamentale per collegare porto e interporto e per la quale si aspettano almeno dallo scorso 13 Settembre, giorno dell’incontro al Mit, le risorse promesse dal Governo.

“Viene il sospetto -commenta l’assessore regionale alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli- che dietro le azioni tattiche del Governo che accusa di ritardi infondati la Regione che addirittura propone di rivedere il progetto di tracciato della Tirrenica, ci sia la vera natura del ministero: quella di bloccare le grandi opere in Italia e soprattutto in Toscana”.

Dopo sette mesi da quell’incontro, a cui sono seguite sollecitazioni a Roma, arriva la risposta che bisogna rivedere il protocollo d’intesa a suo tempo siglato, fra l’altro con proposte di modifiche che nulla hanno di significativo se non l’unica motivazione di prendere tempo perché forse non ci sono le risorse.

La Regione, che ha già mandato quanto richiesto al ministero, ha avuto la lungimiranza di fare una variazione di bilancio e anticipare i 2 milioni e mezzo statali nella speranza che poi vengano restituiti.

“Lo stesso problema per la Tirrenica -commenta ancora Ceccarelli- perché leggere oggi che il ministro dice di rivedere il progetto non significa buttare la palla in calcio d’angolo, ma direttamente in tribuna. Le risorse per realizzare un progetto che vedeva in accordo tutti i soggetti, da realizzare con le risorse previste dalla legge di stabilità del Governo precedente e 300 milioni di Sat, ritirandosi quest’ultima dal ruolo di attuttore, c’erano”.

“Oggi -va avanti l’assessore- si doveva andare alla chiusura della conferenza dei servizi aperta dal Gennaio 2017 e riattivare un tavolo con Sat per concordare la sua fuoriuscita, portando in approvazione un progetto concordato con gli attori del territorio da passare ad Anas. Invece, l’uscita del ministro sui giornali fa pensare che si voglia far saltare la conferenza dei servizi insieme a tutta l’operazione, forse perché le risorse in Finanziaria 2019 non sono state previste”.

Per Ceccarelli serve ora un’azione decisa e coordinata perché la realizzazione di opere necessarie per la Toscana e per il Paese non siano ritardate né tanto meno accantonate.

Trieste Marine Terminal ha investito 4,5 milioni di euro sul piazzale

Il terminal container del porto di Trieste, dopo un 2018 in crescita, ha iniziato l'anno corrente con una nuova tornata di investimenti per dotare il piazzale di macchine di sollevamento moderne e maggiormente performanti. Più nel dettaglio il Trieste Marine Terminal, società controllata pariteticamente dal gruppo MSC e da TO Delta, ha appena finalizzato l'acquisto di 11 nuovi reach stacker destinati al Molo VII dello scalo. La notizia è stata rivelata dal produttore CVS Ferrari e confermata dal presidente del Trieste Marine terminal, Fabrizio Zerbini, che ha spiegato: "L'investimento complessivo è stato di circa 4,5 milioni di euro e la fornitura si è conclusa nei giorni scorsi con l'ultima consegna di 11 nuovi reach stacker acquistati da parte di Trieste Marine Terminal. In questo modo è stato rinnovato il parco mezzi che, oltre alle 11 macchine nuove, dispone oggi di altri 7 reach stacker di ultima generazione. In un contesto di investimenti, la spesa affrontata servirà a incrementare ulteriormente la produttività delle operazioni del terminal, ad aumentare l'affidabilità e la sicurezza degli equipment e a fornire agli operatori alla guida condizioni di migliore confort ergonomico". Con circa 626mila TEU movimentati e una crescita vicina al 15% rispetto all'anno precedente, Trieste Marine Terminal ha stabilito a fine 2018 il proprio migliore risultato annuale di sempre nella movimentazione di container al Molo VII. "Il ruolo consolidato di gateway verso il centro ed Est Europa e la crescita della capacità ferroviaria e del numero dei treni effettuati, sono le ragioni principali del record citato" ha proseguito Zerbini, che poi ha aggiunto: "Nello sviluppo a breve termine, TMT si propone di operare navi sempre più grandi (oggi arrivano già su base settimanale le navi portacontainer da 14.000 TEU) ma anche di incrementare l'importante ruolo di porta da e verso il Mediterraneo con un ampliamento dei servizi intra-Med esercitati dalle diverse compagnie di navigazione". Un record storico nel 2018 il Trieste Marine Terminal lo ha raggiunto anche nel traffico intermodale in partenza e in arrivo dal Molo VII del porto con più di 3.200 treni operati e una crescita dei volumi ferroviari del 49,75% a fine del 2018 rispetto all'anno precedente. "Alla base di questo risultato la fortissima crescita nell'Europa Centrale e Orientale, dove Austria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Germania e soprattutto Ungheria guidano lo sviluppo con incrementi dal 70% al 130%" ha specificato infine Zerbini.

Patto a tre tra le associazioni globali degli armatori

Si stringono i legami tra le tre principali associazioni di rappresentanza degli armatori a livello globale. ICS (International Chamber of Shipping), ASA (Asian Shipowners' Association) ed ECSA (European Community Shipowners' Associations), che insieme 'pesano' per il 90% della flotta mercantile mondiale e raccolgono circa 50 associazioni nazionali, hanno siglato a Singapore un Memorandum of Understanding che ha tra i suoi obiettivi sia quello di esaltare il proprio ruolo di rappresentanti del settore, sia quello di opporsi a eventuali iniziative nazionali o regionali che ostacolino l'efficienza degli scambi marittimi mondiali. "Quello dello shipping è un settore globale e richiede regole globali" ha ribadito Esben Poulsen, presidente di ICS. Dal canto suo Bhumindr Harinsuit, presidente di ASA, ha sottolineato come sia fondamentale per lo shipping asiatico, che controlla una fetta crescente della flotta mondiale, essere adeguatamente rappresentato, e che gli operatori esterni all'area siano informati puntualmente sulle eventuali iniziative locali che influenzino le loro attività. Le dichiarazioni di Panagiotis Laskaridis, presidente di ECSA, si sono invece naturalmente concentrate sulle politiche regolatorie dell'UE. Nel Memorandum ICS, ASA ed ECSA sottolineano la necessità di rafforzare la loro collaborazione incoraggiando l'introduzione degli standard più elevati in materia di sicurezza, di trasparenza e di leale competizione, offrendo il proprio supporto a organismi come IMO e ILO. Per rafforzare la collaborazione è previsto che le associazioni condividano le informazioni su iniziative o normative che possano condizionare le attività delle colleghe, che dei rappresentanti di ognuna partecipino alle Assemblee Generali Annuali delle altre, che le stesse associazioni si impegnino a scambiarsi opinioni rispetto ai relativi documenti ufficiali quando questi sono ancora in bozza, e che laddove possibile producano position papers congiunti, in modo da sottoporre a governi e organismi regolatori un punto di vista comune.

Il porto di Cagliari entra nel network short-sea di Unimed Feeder Services

A pochi giorni di distanza dall'annunciato addio di Hapag Lloyd, il porto di Cagliari rientra nel circuito del trasporto marittimo di container seppure da una porta secondaria. La compagnia di navigazione Unimed Feeder Services, parte del gruppo Unifeeder, ha infatti reso noto di aver ridisegnato la rotazione del proprio servizio di linea ribattezzato New Tyrrhenian che mette in contatto gli scali di Sicilia, Sardegna, Toscana, Campania e Liguria. Secondo quanto si apprende da Dynaliners, nelle prossime settimane prenderà il largo un collegamento con frequenza settimanale operato con le due piccole navi portacontainer K-River e Star Comet da 700 TEU che effettueranno la seguente rotazione: Livorno (Terminal Darsena Toscana), Genova (SECH e VTE), Catania (EST Terminal), Cagliari (CICT), Livorno, Genova (Genoa Port Terminal, SECH e VTE), Napoli (Terminal Flavio Gioia) e nuovamente Livorno (TDT). Per evitare sovrapposizione Unimed Feeder Services modificherà anche il suo servizio Malta/Tirreno servito con due navi da 1.000 TEU che metteranno in contatto l'isola al centro del Mediterraneo solo con il Centro e Sud Italia, mentre sarà escluso il porto di Genova. In questo caso la nuova rotazione sarà dunque: Malta (Malta Freeport Terminal), Catania (EST Terminal), Salerno (Salerno Container Terminal), Napoli, Livorno e di nuovo Malta.

TDT si fa carico dell'accessibilità nautica della Darsena Toscana

Sono passati quasi esattamente sei anni dalla pubblicazione del bando per la realizzazione del microtunnel sottomarino (intervento allora da circa 6 milioni di euro) in cui far passar le condutture che limitano fortemente il pescaggio della Strettoia del Marzocco, il canale di accesso alla Darsena Toscana del porto di Livorno. Le tubature, però, oggi sono ancora lì. Sicché Terminal Darsena Toscana ha deciso di provvedere in proprio ad un intervento di dragaggio complementare, che migliorerà le condizioni di accesso, in attesa che il sospirato microtunnel apra la Darsena alle portacontainer di dimensioni ancora maggiori: “Visti i ritardi sull'interramento delle condutture, abbiamo valutato di effettuare a nostre spese un intervento di escavo che comincerà a migliorare l'accessibilità complessiva del canale” spiega Marco Mignogna, direttore generale di TDT. La discriminante di accesso è oggi data dalla larghezza delle navi: “In base alla vigente ordinanza della Capitaneria più cresce minore è il pescaggio disponibile. Con navi più larghe di 40 metri cominciano i problemi, sicché oggi è possibile l'accesso di unità da 9-10mila TEUs ma solo a particolari condizioni di carico. Cosa che ovviamente incide sull'appetibilità della Darsena” aggiunge Mignogna. Da qui la proposta di TDT all'AdSP di sottoscrivere una convenzione che consenta l'intervento del terminalista, a sue spese: “Chiederemo all'ente una revisione del canone, ma andremo avanti a prescindere, perché l'azionista (la genovese GIP, controllata da Infravia-Infracapital) ritiene l'intervento indispensabile a mantenere e auspicabilmente aumentare gli attuali volumi”. Il via libera dell'AdSP dovrebbe secondo il manager essere una formalità: “La settimana prossima dovrebbe iniziare la caratterizzazione e l'appaltatore è già individuato, contiamo di avviare i lavori entro l'estate”. L'intervento, che tecnicamente non dovrebbe presentare difficoltà (“i fanghi saranno conferiti in una vasca preliminare, analizzati e, salvo sorprese, versati in colmata: ci aspettiamo non ci siano problemi, dato che un recente dragaggio effettuato dall'AdSP nell'area non ha dato risultanze particolari”) prevede volumi non enormi (25mila metri cubi di materiali da dragare) e un investimento da 700mila euro: “Ma sarà fondamentale” conclude Mignogna, spiegando come la partecipazione di Lorenzini, l'altro terminalista container affacciato in Darsena Toscana, sia “in discussione ma non ancora definita”.

L'Italia delle crociere vale 13,2 miliardi di euro

Sono ancora enormi i margini di crescita del settore crocieristico. Ne sono convinti i vertici delle più importanti compagnie mondiali, che hanno ribadito questo convincimento nel corso del 'State of the Cruise Industry 2019', principale convegno tra quelli andati in scena alla fiera Seatrade Cruise Global 2019 che si è tenuta nei giorni scorsi a Miami. "Quello che non è chiaro riguardo il settore delle crociere è che siamo minuscoli. Siamo un'industria molto piccola, ci sono intere città che raccolgono più turisti di quelli dell'intero settore" ha affermato Arnold Donald, presidente e CEO di Carnival Corporation. "Con una penetrazione dell'1% in Europa, il potenziale di crescita resta ampio" ha aggiunto Pierfrancesco Vago, executive chairman di MSC Crociere. CLIA, che rappresenta gli operatori del settore a livello mondiale, è naturalmente d'accordo con i suoi esponenti di punta. Secondo l'associazione, che prevede un nuovo record per quest'anno (oltre 30 milioni di passeggeri, circa il 5% in più rispetto al 2018, che ne aveva registrati 28,5, con una progressione sull'anno precedente di circa il 7%), i crocieristici continuano a rappresentare infatti solo il 2% dei circa 1,4 miliardi di turisti che ogni anno viaggiano in tutto il mondo. Per l'associazione, che per il 2028 stima che la cifra complessiva dei crocieristi possa arrivare a toccare i 40 milioni, l'Europa è asse portante di questo trend di crescita, con 7,17 milioni di crocieristi registrati nel 2018 (+3,3% sul 2017), dei quali 4 in viaggio nel Mediterraneo. A crescere più della media il Mediterraneo orientale, con un +8,5% che l'ha portato a totalizzare 746.000 passeggeri, segno del ritorno verso l'area dopo le cancellazioni del passato, ma anche Canarie (+9,6%) e Baltico (+9%). Mediterraneo centrale e occidentale, che totalizzano 2,27 milioni di passeggeri, rimangono le destinazioni più gettonate e crescono dell'1,2% mentre il Nord Europa registra 1,43 milioni di passeggeri (+4,8%). Nel complesso, il Mediterraneo ha raccolto nel 2018 4 milioni di passeggeri (+8%), dei quali oltre 700.000 statunitensi. Tra in trend in ascesa, CLIA cita quello delle crociere in Alaska (+17% nel 2017 e +13% nel 2018), che ad oggi raccolgono circa 1 milione di passeggeri, ma anche l'affermarsi di viaggi più brevi (+9% per gli itinerari di 7 giorni, +10% per quelli da tre o meno). Altre offerte che si stanno facendo spazio sono quelle relative a itinerari enogastronomici, crociere per single o per sole donne, così come quelle che promuovono un "turismo sostenibile". Passando all'analisi economica, secondo CLIA nel 2018 il settore a livello mondiale ha generato un fatturato totale di 134 miliardi di dollari, valore destinato ad aumentare nel 2019 visto che durante l'anno prenderanno il largo 18 nuove navi (portando così il totale a 272). In totale gli addetti sono circa 1 milione e 110 mila, con retribuzioni complessive pari a 45,6 miliardi di dollari. In Italia il comparto ha generato nel 2018 un fatturato di 13,2 miliardi di euro (il 27,6% del totale), dato che la rende il paese che più beneficia dell'industria crocieristica tra quelli del Vecchio Continente. Circa 120 mila i posti di lavoro generati dal settore, con salari che arrivano a toccare i 3,6 miliardi di euro e una spesa diretta di 5,4 miliardi di euro, in aumento del 20% sull'anno precedente. Anche dal punto di vista della cantieristica, resta di primo piano il ruolo dell'Italia: negli stabilimenti della Penisola verranno costruite ben 18 delle 66 nuove navi che prenderanno il largo in Europa da oggi fino al 2021, mentre dal punto di vista degli investimenti delle compagnie, l'Italia è riuscita ad attrarre per quasi 2 miliardi di euro, il 35% dei 5,6 miliardi spesi in tutto il Vecchio Continente.

Porto: luci ed ombre

CIVITAVECCHIA - C'è chi gioisce e chi lancia allarmi. Chi vede orizzonti più che rosei e chi invece vede nubi. Il porto di Civitavecchia non vive certo una delle sue stagioni migliori dal punto di vista della "pace sociale" e della sicurezza dei traffici.

I dati positivi che arrivano da Miami, relativi a quello che è un settore che ancora tiene e cresce, a livello mondiale, quello cioè delle crociere, fanno ben sperare. Le previsioni del traffico crocieristico per l'anno 2019, confermano, infatti, il trend di crescita del porto di Civitavecchia, con un ulteriore aumento di oltre 125.000 crocieristi (nel 2018 l'aumento è stato + 250.000). "C'è un clima di grande soddisfazione a Miami – ha dichiarato il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Roberta Macii - per il lavoro che abbiamo svolto in stretta collaborazione con la Roma Cruise Terminal (RCT) incontrando gli armatori del settore e confrontandoci su programmi e previsioni future. Numerosi sono stati i momenti di confronto e condivisione con i rappresentanti di altri scali del nostro paese sul mondo che si muove intorno alle crociere e sulle risorse professionali e tecnologiche che ciascuna Autorità di Sistema Portuale mette in campo per elevare sempre di più la qualità dei servizi connessi al traffico crocieristico. Sono soddisfatta per i risultati ottenuti dal porto di Civitavecchia; risultati che, per i prossimi due anni, grazie anche ai rapporti instaurati con i principali armatori del settore, si prevede debbano crescere ulteriormente confermando la leadership del porto di Roma, pronto a raccogliere le nuove sfide del mercato anche alla luce della imminente consegna di navi sempre più green". A tale riguardo, come sottolineano da Molo Vespucci, si stanno registrando i positivi effetti per il porto di Civitavecchia della politica incentivante dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale orientata a premiare le navi che sono dotate di tecnologia all'avanguardia sotto il profilo dell'impatto ambientale. "A conferma di ciò, il prossimo 22 aprile - spiegano dall'Authority - arriverà nel porto di Roma la nave da crociera Aida Nova, alimentata a Gas Naturale Liquefatto, che beneficerà, in virtù di un decreto del Presidente dell'AdSP, dello sconto sulla quota fissa per lo svolgimento del servizio di raccolta dei rifiuti di bordo".

Ma tutto questo non basta per rassicurare sulla tranquillità dello scalo. "Perché il porto di Civitavecchia - ha tuonato il vicepresidente della Compagnia portuale Patrizio Scilipoti - è in una crisi drammatica. Non è mia abitudine fare allarmismi, ma è ora che si dica la verità su ciò che sta accadendo nel porto di Civitavecchia. Anzi, su ciò che non sta accadendo. L'aumento del settore crocieristico così come dei traffici Ro-Ro e Ro-Ro pax non deve indurre a pensare che il nostro scalo navighi in buone acque. Tutt'altro. Gli aumenti indicati, infatti, non rappresentano la cartina al tornasole per capire lo stato di salute del nostro scalo. I traffici che portano lavoro, che fanno da moltiplicatori per l'economia portuale e, di conseguenza, per quella territoriale sono in forte sofferenza, per usare un eufemismo, e ciò che affermo è facile da costatare. Se si volge lo sguardo verso il porto, si notano, tra le altre cose, le gru quasi sempre ferme".

L'analisi del vicepresidente della Cpc parte dal traffico dei containers. "Dobbiamo sempre, e purtroppo, registrare la volontà del terminalista-armatore, nonché concessionario in monopolio - ha sottolineato Scilipoti - di usare il nostro scalo solo per parcheggiare i vuoti e movimentare poche migliaia di unità dry. E la cosa tragicomica è che si vorrebbero concedere ulteriori anni di autorizzazione ad operare nel terminal container, quando è palese che l'armatore che lo controlla ha chiaramente intenzione di sviluppare i traffici di tutti i porti del Mar Tirreno tranne che del nostro, e gli investimenti recenti sono lì a dimostrarlo. Questo, oltre che illogico, ormai non è più tollerabile.

Ma ciò che veramente è diventata, purtroppo per noi, una barzelletta per la portualità nazionale ed internazionale è la questione della vertenza delle frutta esotica dell'impresa Cfft. In un porto in recessione di traffici merci, come il nostro, i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale altro non hanno fatto che complicare la questione amministrativa che si è logicamente ripercossa su quella commerciale. Perché rispetto ai primi tre mesi del 2018, il traffico delle banane ha perso il 56 % con circa 12.400 tonnellate in meno. E la cosa veramente kafkiana è che stiamo parlando di un traffico che i clienti vorrebbero incrementare. Assurdo. Allora, qui qualcuno ci deve dire la verità, assumersi le proprie responsabilità ed attivarsi per rimuovere gli ostacoli ad un traffico ormai vitale come quello delle banane. Sembra quasi che a Molo Vespucci - ha aggiunto Scilipoti - ci sia chi, per motivazioni ignote ed incomprensibili, sta complicando o rallentando la soluzione amministrativa. Non è più possibile andare avanti in questo modo. Qualcuno, sempre a Molo Vespucci, dovrebbe capire che noi abbiamo la responsabilità di centinaia di famiglie e proprio per questo ci stiamo attivando, insieme ai sindacati che fin qui hanno svolto un ottimo lavoro, per intraprendere tutte le strade al fine di arrivare alla soluzione dei problemi che affliggono il nostro scalo, per il bene comune del porto ma soprattutto per il bene di una città come Civitavecchia che ha urgente bisogno di risposte lavorative. Soluzioni, peraltro, che insieme ai nostri tecnici avevamo suggerito già da tempo, ed in più di un'occasione, ai vertici dell'AdSP. Suggestivo che, purtroppo - ha concluso il vicepresidente della Cpc - per loro volontà sono caduti nel vuoto”.

Traffico banane: vertice decisivo a Molo Vespucci

CIVITAVECCHIA - Potrebbe essere il tavolo decisivo quello di domani a Molo Vespucci. I vertici dell'Autorità di Sistema Portuale, dopo la fumata nera della scorsa settimana, hanno infatti convocato per domani pomeriggio la Civitavecchia Fruit & Forest Terminal per affrontare la vertenza legata al traffico delle banane. Preoccupati anche dello stato di agitazione indetto da Filt Cgil, Ugl e Uiltrasporti. Tanto che anche i rappresentanti sindacali sono stati convocati allo stesso tavolo, così come richiesto nei giorni scorsi. Davanti ad una soluzione positiva prospettata dai vertici dell'Authority la situazione potrebbe rientrare, pronta però ad esplodere in caso contrario. Se infatti anche all'incontro di domani Molo Vespucci non dovesse presentare una proposta concreta e risolutiva, i sindacati sono pronti a mettere in atto eventuali azioni di protesta. Da stabilire quale sarà il futuro della banchina 24: il tavolo di partenariato, qualche settimana fa, aveva suggerito di seguire la strada di un adeguamento tecnico funzionale per far sì che, anche lì, si possano scaricare container, destinati proprio al terminal dell'ortofrutta. Ma non sono seguite decisioni in questo senso da parte dell'Adsp. Giovedì è in programma un nuovo comitato di gestione e si potrebbe certificare una qualche soluzione. Perché i tempi sono ormai più che stretti e clienti come Chiquita potrebbero essere pronti a lasciare lo scalo, come già paventato in estate, senza garanzie ufficiali. Questo significherebbe perdere un traffico strategico, con ripercussioni negative sull'occupazione. Da qui la preoccupazione anche dei sindacati. Ecco perché risulta fondamentale come non mai l'incontro di domani.

Cresce interesse per ro-ro a vela nell'Atlantico

Renault conferma la collaborazione con Neoline per il trasporto marittimo transatlantico di ricambi su navi a vela, mentre il Gruppo Beneteau e Manitou sostengono il progetto di realizzare una nave ro-ro con spinta eolica.

La società francese Neoline ha iniziato nel 2018 la collaborazione con il costruttore automobilistico Renault per sviluppare un servizio di linea tra Europa e Nord America con navi a propulsione prevalentemente eolica. Una prima rotazione è prevista nel 2021 tra il porto francese di St-Nazaire, quello spagnolo di Bilbao e quelli nord americani di St-Pierre & Miquelon, Baltimora e Charleston. Secondo Neoline, il ritorno della vela permetterà di ridurre le emissioni di CO2 fino al 90% rispetto a una nave tradizionale operante sulle stesse rotte. Le prime due navi saranno lunga 136 metri, con una superficie velica di 4200 metri quadrati, entreranno in esercizio tra il 2020 e il 2021.

A marzo 2019 si è aggiunto l'interesse anche di altre due importanti società, Beneteau e Manitou per usare le nuove navi ro-ro a vela. Il primo esporta una gran parte delle imbarcazioni da turismo costruite in Europa e la maggior parte delle destinazioni sono nel Nord America, col trasporto marittimo di unità anche di grande dimensioni. E proprio per questa caratteristica che Neoline ha collaborato con Beneteau per progettare la stiva delle navi, che avranno un accesso alto 9,8 metri e una rampa larga 12,6 metri.

Manitou produce macchine per la movimentazione dedicate soprattutto all'edilizia e intende usare i cargo a vela per le esportazioni sul mercato americano, dove quest'anno prevede di portare oltre mille unità su nave. "Per soddisfare clienti come Manitou intendiamo dotare le nostre navi di ponti mobili le cui dimensioni e resistenza si adattano perfettamente alle loro macchine", ha dichiarato Michel Pery, Presidente di Neoline, aggiungendo che "in qualità di spedizioniere strategico della nostra futura linea, il supporto dimostrato dal gruppo Manitou è un concreto passo avanti verso la messa in servizio delle nostre navi".