

## RASSEGNA STAMPA DEL

7 gennaio 2020

## **Acqua marina trasformata in acqua minerale, in servizio la prima nave**

Sète - “Pescata” a trecento metri di profondità, nel mare di fronte a Sète, nella Francia meridionale. Trattata, desalinizzata senza alcun ingrediente chimico, imbottigliata e venduta come acqua contenente ben 78 preziosi minerali marini. Da qualche giorno il progetto del gruppo Ofw, titolare del marchio Ôdeep e proprietario della compagnia marittima Owp Ships, è realtà. E così la nave Odepp One, un vecchio car-ferry in servizio a Sète, è stata trasformata in una fabbrica galleggiante di bottiglie d’acqua, a bordo della quale lavorano una sessantina di persone.

Le bottiglie da 600 ml, rigorosamente in plastica riciclata, saranno destinate inizialmente ai mercati francese e - per l’80% - cinese. L’acqua marina trasformata in acqua minerale si trova di fronte all’isola di Porquerolles. Ma non è escluso che nei prossimi mesi venga “pescata” in altre zone. In un primo momento la società produrrà 800.000 litri d’acqua a settimana, con l’obiettivo di chiudere il 2020 superando quota 100 milioni di litri.

Il piano è ambizioso, e prevede il noleggio di altre navi-fabbrica, la prima delle quali dovrebbe entrare in servizio fra un anno in Cina. La flotta dovrebbe poi raggiungere le dodici unità entro il 2030. La valorizzazione dell’azienda è pari a 201 milioni di euro.

## La portualità piange D'Alessandro, l'ultimo riformista dei moli

Genova - La rivoluzione dimezzata ha il marchio e i tormenti esistenziali di Roberto D'Alessandro, l'ex presidente del Cap scomparso martedì a 84 anni nel suo eremo sulle alture di Portofino, l'amato borgo di cui è stato lungamente anche sindaco. Perché il sistema portuale italiano regge ancora la competizione sui mercati globali soprattutto per le intuizioni e la feroce determinazione riformista del manager che guida Palazzo San Giorgio alla metà degli anni Ottanta. E oggi come allora quel modello gestionale è minato dallo stesso apparato corporativo: imprenditoria miope che contrasta i grandi investitori per continuare a dividersi fette di torta sempre più sottili, forze sociali adagiate sull'assistenzialismo, politica inadeguata e in fuga davanti a visioni di futuro innovativo.

Il paradigma potrebbe chiudersi qui, colmando con le parole e i rimpianti il vuoto lasciato da un grande riformatore, che ha trasformato il modo di fare e di essere porto. Accettando la sfida con un granitico Pci che difende l'intangibilità di settemila camalli. Lanciando la privatizzazione dei terminal e resistendo per un anno intero con le banchine chiuse per guerra. Firmando alla fine con Paride Batini l'accordo sulla riorganizzazione del lavoro che in realtà il console aveva condiviso già all'esordio del presidente. Cedendo solo al populismo consociativo benedetto dal cardinale Siri in un memorabile summit a Tursi: «A Natale anche i portuali devono mangiare il panettone». È il tramonto di una parabola esaltante. D'Alessandro, manager del gruppo Pirelli, sbarca a Genova nel 1984 fortissimamente voluto dal premier Bettino Craxi, che lo preferisce a un altro cavallo di razza del Psi, l'imprenditore Titti Oliva. Nel bene e nel male, eredita il fardello di Giuseppe Dagnino, per 17 anni governatore del Consorzio Autonomo del Porto. Traffici sviliti, capitali in pericolo, fiducia volatilizzata, disoccupati in aumento, costo del lavoro altissimo e fuori mercato. Visi logorati da scandali ed errori. Le riforme mille volte promesse e mai attuate. La moralizzazione del costume amministrativo ridotta ad un optional. Le inadeguatezze, le complicità tra consorzierie politiche e sociali pagate dalla comunità. D'Alessandro non si fa intimorire. Impone una cura da cavallo ricalcando gli stessi schemi in uso nelle multinazionali da cui proviene. Vara una squadra di collaboratori geniali: da Antonio Orlando a Domenico Ruiz, da Roberta Falqui a Giuseppe Cortesi. Disegna proposte, riforme e progetti in una serie di "libri blu" che diventano il nuovo Vangelo delle banchine. A Genova si discutono gli scenari e le strategie della intermodalità internazionale fondata su una nuova globalizzazione. Genova capitale mondiale dello shipping nella stagione più nera. La Culmv di Batini prima è disponibile, poi si chiude in trincea. Sono troppi i tagli, ma soprattutto il timore è la perdita di protagonismo nel ciclo produttivo. Si scatena un conflitto sociale feroce e surreale. Batini viene commissariato. Genova è bloccata, il porto chiuso. Gli operatori scendono in piazza riproponendo le iniziative dei dirigenti Fiat. Pci e sindacato replicano a muso duro. La politica tentenna. Poi con un primo intervento di ammortizzatori sociali contribuisce a riportare lo scontro all'interno di una dura ma regolare contrattazione. Il porto emporio dell'illegalità è finito, il bazar levantino è al tramonto.

Timidamente si affacciano i privati e le prime multinazionali del mare cui vengono consegnate le chiavi dei terminal. Gli organici sono commisurati alle reali esigenze. I costi calano. Ma non si esauriscono gli ideali di socializzazione, di uguaglianza e democrazia. Roberto D'Alessandro è finalmente consapevole di aver segnato un'epoca. Gira il mondo per raccontare quel mezzo miracolo ai santoni dello shipping di Londra, Singapore, New York e Los Angeles. La sera sorseggiando champagne ironizza su quella disavventura giovanile, quando sul lungomare di una

città del Sud venne beccato come “ambasciatore con valigetta” del vecchio Grifone alla vigilia di una partita decisiva per la permanenza in serie B... Ma D’Alessandro non vive sugli allori, fiuta l’aria che tira e capisce. Il timore è di vivere in una città senza luce, ostaggio di interessi di parte, delle paure, di nuovi baluardi innalzati per chiudersi dentro. Infatti. La Genova che non dimentica gli fa pagare un conto salatissimo. Sul più bello, quando la strada della grande riforma è ormai spianata, le istituzioni, i partiti, il sindacato e la Chiesa impongono al presidente un nuovo accordo al ribasso sul lavoro in porto.

Un valzerino lento e la musica è finita. Altri avrebbero accettato comunque un secondo mandato. Non Roberto D’Alessandro, il riformatore: la dignità non ha prezzo.

## **Slawkow (Polonia), arrivato il primo treno merci dalla Cina**

Varsavia - È arrivato in Polonia al terminal Slawkow nel sud del Paese il primo treno merci partito dalla Cina 12 giorni fa. Lo rende noto l'agenzia Pap precisando che il treno partito il 24 dicembre scorso dalla città Xian nella Cina centrale ha percorso 9.500 chilometri attraversando Kazakistan, Russia, l'Ucraina.

Il treno, lungo 950 metri che trasportava 45 container, ha raggiunto la frontiera polacca ieri mattina a Hrubieszow nell'est del Paese e ha continuato il percorso sempre sul binario appositamente costruito fino a Slawkow dove è arrivato ieri sera. I container in seguito saranno scaricati per essere portati da altri treni o camion ai vari destinatari. L'agenzia Pap ricorda che la città Xian era in passato la capitale cinese dove iniziava la storica Via della seta. Il terminal di Slawkow, vicino a Dabrowa Gornicza è collegato attraverso le vie ferroviarie fra l'altro con Maddaloni in Italia e Schwarzheide in Germania.

## **Spinelli compie 80 anni. "Il periodo più bello? Quello del Genoa"**

Genova - Aldo Spinelli, fondatore e presidente del gruppo di logistica Spinelli, compie 80 anni domani. Li festeggerà al Grill di Montecarlo, ristorante con terrazza all'ottavo piano dell'Hôtel de Paris, «insieme alla famiglia e ad alcuni amici cari».

### **Ottanta sono un bel traguardo.**

«Ci sono arrivato in salute e con energia da vendere, grazie a Dio e soprattutto al lavoro. Nella vita bisogna lavorare, lavorare, lavorare».

### **Era il 1963 quando, firmando cambiali, rilevò la Almea, una piccola azienda di trasporto milanese.**

«Eravamo in tre, io e due dipendenti. Lavoravamo 20 ore al giorno. Oggi siamo 900, lo dico con orgoglio e soddisfazione, ringraziando mia moglie, mio figlio e tutti i miei collaboratori».

### **Quanti anni aveva quando ha cominciato a lavorare?**

«Diciassette, sono andato a navigare sulle navi di Ravano. Poi ho fatto 26 mesi di Marina Militare, e dopo ancora ho comprato l'azienda».

### **L'Italia è ancora una Repubblica fondata sul lavoro, come dice la Costituzione?**

«Deve esserlo. Senza un lavoro non programmi la vita e non hai un futuro. Quando vado all'estero vedo un sacco di italiani che lavorano in tutti i settori. Il lavoro bisogna andarselo a cercare, non si può vivere di sussistenza».

### **Il reddito di cittadinanza?**

«Una cosa sbagliatissima. Con quei soldi bisognerebbe aiutare i pensionati che campano con 500 euro al mese perché magari hanno lavorato poco, male e senza contributi versati».

### **Lei ha ceduto circa la metà del gruppo al fondo Icon.**

«Il 45%. Nonostante fossimo grandi, non lo eravamo abbastanza per andare a lavorare su altri mercati all'estero. Con la globalizzazione è così: con mille dipendenti sei piccolo, devi diventare più grande».

### **Potrebbe cedere altre quote ad Icon?**

«Nel modo più assoluto no. Finché ci sono io è più facile che compriamo piuttosto che vendere. Un conto è cedere una quota di minoranza, altra cosa è cedere la maggioranza o tutto».

### **Il suo rapporto con Paride Batini e quello con Antonio Benvenuti?**

«Con Batini avevo un rapporto più che ottimo, abbiamo anche fatto qualche partita a scopone. Benvenuti è una grande persona, ma non ha il carisma di Batini. Per capire cosa era Batini bisogna vedere il film Il fronte del porto con Marlon Brando».

### **Da operatore portuale, meglio il sindaco Bucci o Doria?**

«Da uno a cento, cento Bucci e uno Doria. Doria non ha fatto niente, mi spiace dirlo perché è un bravo professore, ma ci ha fatto perdere anni. E con le tragedie che abbiamo avuto recentemente –

dal Morandi alle mareggiate – per fortuna avevamo Bucci e il governatore Toti. La strada alternativa che va dall'aeroporto al porto è stata fatta in una settimana, senza quella il porto sarebbe morto».

**C'è un collega con cui non riesce proprio ad andare d'accordo?**

«Giulio Schenone. Continuiamo a farci una guerra inutile e assurda, è così. Noi non abbiamo mai cercato avvocati, ma se ti ci portano devi controbattere. Schenone sì che ha venduto agli stranieri: il 95% del terminal, una cosa che non era nemmeno sua».

**Crede ci sarà modo di aggiustare il rapporto nel 2020?**

«Mi auguro di sì, d'altronde non c'è motivo di non farlo».

**È vero che è nata un'amicizia con l'armatore Gianluigi Aponte?**

«Amicizia è una parola grande. Diciamo che sono 22 anni che collaboriamo. Lui mi ha chiesto di entrare nel terminal Rinfuse, io gli ho dato una quota del 45% e insieme abbiamo risollevato quell'azienda. Adesso l'attività ha raggiunto l'autosufficienza».

**In futuro potranno esserci nuove collaborazioni con Aponte?**

«Rinfuse e Bettolo sono attaccati, la collaborazione potrebbe crescere».

**Pensa sempre che l'operazione Erzelli sia stata la peggiore della sua carriera?**

«Confermo. Noi avevamo una giacenza media settimanale di 20-22mila contenitori e adesso siamo passati a 8-9mila. Il porto ha perso il 20% dei vuoti sui quali si faceva manutenzione, qui, a Genova, prima che venissero smistati verso Lombardia, Emilia e Veneto».

**Era amico di Giovanni Berneschi?**

«Lo ero e lo sento ancora. Berneschi ha fatto degli errori, nessuno può negarlo, ma ha sostenuto le imprese durante la crisi per salvare posti di lavoro».

**Lei che ne pensa di Carige?**

«Noi vecchi azionisti abbiamo perso soldi che non recupereremo mai più. Ma se oggi la banca è viva è anche grazie al nostro sacrificio».

**Ha sottoscritto l'ultimo aumento di capitale?**

«No, nessuno di noi vecchi azionisti lo ha fatto. Tutti insieme avremmo raggiunto un 8,5%: un valore che non dice niente».

**Davide Nicola, suo giocatore e allenatore, è appena arrivato al Genoa.**

«Ho sempre mantenuto rapporti con Nicola, è un allenatore bravo e ha grande personalità. Preziosi ha fatto una scelta azzeccata. Poi è chiaro che devi dargli anche l'orchestra, qualche giocatore buono... L'allenatore incide per il 60-70%, ma senza giocatori può fare poco».

**Che ricordi ha del Genoa di cui è stato presidente?**

«Mi ricordo i sogni belli del '91-'92. Sono stati gli anni più belli della mia vita. Diventare presidente del Genoa era il mio sogno. Così come lo era diventare il presidente del terminal contenitori del porto. E il presidente dell'Autostrada del Frejus. Ho realizzato tutti i miei sogni».

**Un sogno che ancora vorrebbe realizzare?**

«Vorrei vivere abbastanza per vedere la nuova diga foranea di Genova. Non è un sogno per me, è per la città, perché tutti i grandi armatori hanno programmato navi da 300 metri e oltre: senza la diga non si può stare. Il progetto c'è, io mi auguro che quest'anno venga appaltata la prima fase di

lavori. Nei prossimi anni il porto di Genova dovrà fare concorrenza ai porti del Nord Europa, da Suez le navi passano tutte davanti a Genova prima di andare lassù».

### **Riprendersi il Genoa, no?**

«No, la mia famiglia è contraria. Ma se salva la squadra in A, Preziosi bisogna tenerselo stretto perché di imprenditori del calcio, italiani, non ce ne sono».

### **Genova può permettersi due squadre in A?**

«Sì, anche se indubbiamente il bacino di pubblico si è ridotto. Bisogna sostenerle entrambe. Lo spirito degli ambasciatori di Genova è far tornare la popolazione sui 650-700mila abitanti».

### **Roberto Macini ct della Nazionale?**

«Eh, Mancini è bravo. È uno dei migliori allenatori europei ed era purtroppo un grande giocatore. Noi abbiamo quasi sempre perso contro la Sampdoria di Viali e Mancini. E poi lui ha rinunciato ai 12 milioni l'anno dello Zenit per venire in Italia. Tanti pensano solo agli ingaggi, lui no, questo gli fa onore, anche se è sampdoriano».

### **Ferrero si è più fatto vivo?**

«No, e obiettivamente non abbiamo niente in comune».

### **C'è qualcosa che non è andato in porto nella sua vita?**

«Il mio rammarico è non avere studiato l'inglese. Avevo comprato casa a Londra nell'82 per studiarlo, non ci sono mai andato. Quando sono a cena con i miei armatori mi sento davvero piccolo piccolo. Per fortuna ho fatto studiare mio figlio, che mi aiuta».

### **Perché non è andato a Londra a studiarlo?**

«Lavoravo. Avevo sempre da lavorare. Il mio rammarico è talmente grande che ai miei dipendenti faccio fare corsi di inglese pagati dall'azienda perché tutti possano impararlo. E io non riesco a farne nemmeno uno: sono indolente, mi sono arreso, non ce la faccio».

### **La si vede comprare panini in un noto bar del centro per i suoi dipendenti.**

«Lo faccio regolarmente, il sabato e la domenica, da vent'anni, perché in porto è tutto chiuso. Secondo me l'azienda deve sostenere i suoi lavoratori. Vado volentieri e mi diverto: c'è chi vuole il panino in un modo, chi in un altro, la pizza in dieci modi diversi».

### **Domani quanti sarete a Montecarlo?**

«Dieci o dodici, pochi. Solo la famiglia e gli amici cari».



## **Alimentazione in banchina delle navi, una questione di costi**

*di Flavio Scopinich – DL News*

Una riflessione sulla elettrificazione dei terminal portuali (cold ironing), con annesse le navi elettriche o ibride. Personalmente le navi elettriche le vedo male per questioni di autonomia (forse per piccolo cabotaggio, o navigazione su laghi e fiumi, dove è possibile fare ricariche ad intervalli di tempo molto brevi, ma non di più). Le ibride le vedo meglio, in quanto potrebbero avvicinarsi alla costa ed entrare nei porti con emissione zero. Se poi i porti fossero attrezzati con i punti di ricarica, le navi ibride potrebbero trovare facile impiego.

Nell'ultima riunione di Atena, si è posto differenza di costo del KW/ora tra prodotto sulla nave (utilizzando combustibile esentasse da dogana), ed il KW/ora prodotto dalla rete nazionale utilizzando combustibile gravato dalle Accise. A meno di una legge che obbligasse gli armatori a tenere i generatori fermi in porto, è difficilmente credibile che l'armatore "spontaneamente" possa optare per la soluzione "alimentazione da terra"; l'unica soluzione sarebbe quella che il costo della energia fornita da terra fosse "uguale" di quella prodotta a bordo.

Una strada sarebbe quella del contributo esterno (lo Stato, il Comune, ecc.), dato che nella comunità europea le sovvenzioni statali agli armatori sono vietate, per ragioni di libera concorrenza, si potrebbe percorrere la strada di dimostrare che il contributo statale non è un vantaggio per l'armatore, in quanto pagando lo stesso prezzo, non avrebbe nessun vantaggio, ed in fin dei conti, il beneficio andrebbe non alla società armatrice ma agli abitanti della città, da qui la logicità di richiedere un contributo da parte di Stato o Comune.

In realtà l'armatore, da questa soluzione, avrebbe un vantaggio diretto ed uno indiretto. Il vantaggio diretto sarebbe quello (tenendo fermi i generatori in porto), di ridurre le ore/moto dei generatori di bordo riducendone l'usura e prolungandone la vita. Il vantaggio indiretto, sarebbe quello che potrebbe avere una maggiore opportunità di provvedere ad una manutenzione più approfondita dei generatori in quanto fermi (tipo di manutenzione non possibile con i generatori in moto).

## **Genova, attivato secondo binario per il terminal Prà**

È stato attivato alla vigilia di Natale il doppio binario di accesso al terminal di Genova Prà Mare. L'intervento di Rfi consente un ulteriore potenziamento dei collegamenti tra lo scalo ferroviario ed il terminal portuale nonché un incremento della capacità nei traffici merci da e per il porto di Genova Prà, assecondando così la crescente domanda di traffico, attuale e futura e superando definitivamente una criticità infrastrutturale che storicamente ne limitava i traffici merci.

Le attività proseguiranno fino al completamento dell'ultima fase, attualmente prevista a dicembre 2020, quando verrà completato il passaggio a livello di separazione tra i movimenti ferroviari e quelli stradali, il nuovo varco doganale, il sestuplicamento degli attuali quattro binari di scalo e l'adeguamento dei sistemi di segnalamento e gestione della circolazione ai più elevati standard normativi.

## **Nel 2019 i porti dell'Ucraina hanno movimentato oltre un milione di container**

Nel 2019 il traffico dei container nei porti dell'Ucraina ha superato per la prima volta nell'ultimo decennio la soglia di un milione di teu movimentati essendo stati totalizzati 1.003.500 teu, con un incremento di oltre il +18% rispetto a 846.500 teu nell'anno precedente. L'amministratore delegato dell'Ukrainian Sea Ports Authority (USPA), Raivis Veckagans, ha specificato che la forte crescita è stata generata dall'attività dei quattro container terminal di proprietà privata presenti nei porti ucraini che - ha sottolineato - hanno intenzione di incrementare la loro capacità nel corso del 2020. Ciò - ha evidenziato Veckagans - promette un prossimo ulteriore aumento del traffico containerizzato, determinato in particolare dal rialzo del traffico di transhipment e dall'inclusione dell'Ucraina sulle rotte della Via della Seta cinese e del corridoio Traceca (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia).

Veckagans ha reso noto che nel 2019 le esportazioni ed importazioni di carichi containerizzati attraverso i porti nazionali sono state pari rispettivamente al 48,6% e al 46,8% del traffico totale dei container, mentre il traffico di transhipment è stato pari a soli 46.400 teu ma con una sensibile crescita del +42% rispetto al 2018.

## **Il gruppo Adani comprerà il porto indiano di Krishnapatnam per 1,9 miliardi di dollari**

La Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. (APSEZ) del gruppo indiano Adani Group acquisirà il 75% di Krishnapatnam Port, la società che gestisce l'omonimo porto che è situato nel distretto di Nellore, nell'Andhra Pradesh, sulla costa orientale dell'India. Si tratta del secondo scalo portuale privato nazionale con un traffico delle merci che nell'anno fiscale 2018-19 terminato lo scorso 31 marzo è ammontato a 54 milioni di tonnellate, con un incremento del +20,1% sull'esercizio precedente. La quota di capitale sarà ceduta dalla Navayuga Engineering Co. (NEC) del gruppo indiano Navayuga che sinora ha sviluppato il porto la cui prima fase è stata inaugurata il 17 luglio 2008.

Sarà la più rilevante acquisizione realizzata dalla APSEZ e avrà un valore di circa 135 miliardi di rupie (1,9 miliardi di dollari). Con l'acquisizione la quota del mercato portuale indiano detenuta dalla APSEZ, che è il primo operatore portuale nazionale, salirà dal 22% al 27%.

Secondo le previsioni, la transazione, che dovrà essere autorizzata dalle autorità competenti, sarà conclusa entro 120 giorni.

## **Il Abu Dhabi Ports: 2019 da record**

ABU DHABI – Abu Dhabi Ports prevede per l'anno appena concluso risultati e traguardi da record, sottolineando il continuo contributo della società al Pil non petrolifero degli Emirati Arabi Uniti.

Due di questi traguardi sono stati raggiunti in undici mesi, da Gennaio a Novembre 2019, quando la società ha movimentato complessivamente in tutti i porti gestiti, oltre 20 milioni di tonnellate di merci. Superando così il risultato ottenuto nell'intero anno 2018, con 19,7 milioni.

Ottimo risultato per il solo settore container, che sempre in undici mesi ha registrato un traffico di 2,5 milioni di teu, superando il risultato di 1,7 milioni di teu per l'intero 2018.

Queste performance sono dovute principalmente alla crescita della movimentazione di merci sia nel porto di Musaffah che in quello di Khalifa. Da Gennaio a Novembre, il primo scalo ha registrato un aumento del 300% su base annua, mentre il secondo ha ottenuto una crescita del 25%. Nello stesso periodo il volume di container nel porto di Khalifa è cresciuto del 63%.

Un altro risultato impressionante è quello di Agosto dello scorso anno, quando solo in quel mese, Abu Dhabi Ports ha gestito 2,5 milioni di tonnellate di merci, stabilendo il nuovo record mensile.

Tutti questi risultati riflettono la crescente domanda dei caricatori che Abu Dhabi Ports è in grado di soddisfare, grazie all'espansione di capacità ed alla diversificazione dei servizi offerti attraverso i suoi undici porti e terminali.

Anche le crociere a Zayed Port hanno registrato una crescita sostanziale nel periodo Gennaio – Novembre. Dal suo lancio nel 2015, il terminal crociere nel porto di Abu Dhabi ha registrato un aumento su base annua del 47% in termini di numero di passeggeri, mentre le chiamate delle navi sono salite del 51%, superando facilmente i risultati dell'intero 2018.

Come sottolineato da Mohamed Juma Al Shamisi, Ceo del gruppo Abu Dhabi Ports, “le ottime prestazioni del 2019, riflettono il nostro impegno a superare il tradizionale ruolo di operatore portuale, rafforzando il nostro ruolo attivo nel commercio globale”.

L'inizio dell'ultimo trimestre ha continuato a basarsi sui successi di Abu Dhabi Ports riportati nella prima metà del 2019, che hanno visto un aumento del 10% del general cargo in tutti i porti, raggiungendo 9,7 milioni di tonnellate; nonché un aumento annuale dell'82,4% nel volume dei container, raggiungendo 1,1 milioni di teu.

Il grosso risultato del terzo trimestre è stato messo in evidenza da un aumento del 9% della movimentazione complessiva delle merci.

## Venezia: affidato Masterplan per riqualificare il waterfront

VENEZIA – È stata affidata a un consulente esterno specializzato in progetti architettonico-ingegneristici la redazione di un Masterplan di interventi che coinvolgerà le aree di Marittima nelle aree esterne alla perimetrazione doganale, S. Andrea e S. Marta.

Il documento dovrà contenere un approfondimento specifico relativo all'area denominata "ex platea lavaggi", riconsegnata all'Autorità portuale da Rfi a seguito di un accordo siglato nel Maggio 2018 tra i due soggetti che poneva fine a un contenzioso pluridecennale sulla titolarità dei terreni.

La decisione dell'Autorità di Sistema portuale mare Adriatico settentrionale prevede un Masterplan che consideri anche altri progetti di riqualifica, proponendo i relativi studi di pre-fattibilità per l'adeguamento del fabbricato 280 situato in Marittima e delle relative pertinenze; per la valorizzazione della terrazza denominata "ex Consorzio Lidotel" presente a tergo della SR 11 nel tratto compreso tra la Rampa del Tronchetto e la Rampa S. Andrea, per la realizzazione in Marittima di un parcheggio su più livelli connesso alla stazione passeggeri e al people mover e per l'adeguamento funzionale dell'area riservata allo scalo fluviale.

Non appena approntati, la proposta di Masterplan e gli studi collegati saranno presentati, condivisi e discussi con la cittadinanza e con le istituzioni.

Quanto all'ex platea lavaggi, si tratta dell'area in cui la progettualità è più matura. Nello specifico l'area in questione costeggia la Rampa Sant'Andrea arrivando fino a Santa Marta all'altezza dell'imbarcadero ACTV e si sviluppa lungo il Canale della Scomenzera per un totale di circa 18 mila metri quadrati. Si tratta di terreni di competenza portuale che saranno oggetto di razionalizzazione: da una parte, sarà conservata la funzione a servizio del comparto marittimo-portuale, dall'altra si prevede di valorizzare l'area a beneficio dei residenti realizzando un parcheggio a raso, che migliorerà sensibilmente la viabilità e la vivibilità dell'area, permettendo, in una seconda fase, di liberare l'area di S. Basilio da buona parte dei parcheggi esistenti.

Questo in una prospettiva futura di miglioramento complessivo dell'area, data anche la presenza delle attività universitarie presenti in concessione.

“Stiamo lavorando -spiega il presidente AdSp Pino Musolino– per recuperare il waterfront veneziano con l'intento di operare una compenetrazione virtuosa delle aree portuali con quelle residenziali confinanti”.

“Ora la nostra priorità è decongestionare la viabilità mettendo il traffico di pedoni e mezzi in sicurezza e la realizzazione di un parcheggio nell'area ex platea lavaggi permetterà di fare questo, dando anche la possibilità successivamente di eliminare una parte dei parcheggi auto da S. Basilio. Questo progetto, però, è solo un tassello di una strategia di riqualificazione più elaborata che darà nei prossimi mesi ulteriori risultati e che mira a rendere le aree di Marittima, S. Andrea, S. Marta e S. Basilio un modello di convivenza intelligente, sostenibile e proficua tra attività portuali produttive, servizi e aree residenziali, qualificando con positive azioni concrete le relazioni tra il porto e la città”.

## **In vigore il limite massimo dello 0,5% di zolfo per le navi**

BRUXELLES – Con il 1° Gennaio 2020 è entrata ufficialmente in vigore la normativa che regola le emissioni di zolfo dei combustibili per uso marittimo, che scende dal 3,5% allo 0,5% a livello globale.

Questo permetterà di ridurre l'inquinamento atmosferico a tutela della salute e dell'ambiente, dato che le emissioni di ossidi di zolfo prodotte dai motori a combustione delle navi sono la causa delle piogge acide, oltre a generare polveri sottili che possono portare a malattie respiratorie e cardiovascolari e una riduzione dell'aspettativa di vita.

“Il settore dei trasporti marittimi ha portata globale e per ridurre le emissioni servono soluzioni globali” commenta la Commissaria europea ai trasporti Adina Vălean.

“L'entrata in vigore del limite massimo di zolfo a livello mondiale rappresenta una tappa importante per tutto il settore marittimo e contribuirà a un'ulteriore riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici nocivi, con benefici diretti per molte città e comunità in tutto il mondo, comprese alcune importanti realtà delle nostre coste dell'Europa meridionale”.

Per la Vălean la decisione dimostra anche che lo sforzo concertato dell'Ue e dell'IMO, insieme al forte impegno del settore, possa portare benefici importanti per l'ambiente e per la salute dei cittadini.

Le novità in materia sono apprezzate anche dal Commissario per l'Ambiente, gli oceani e la pesca dell'Ue, Virginijus Sinkevičius: “Il Green Deal europeo si propone di realizzare l'obiettivo ‘inquinamento zero’ per la neutralità climatica e per un ambiente privo di sostanze tossiche. Questo obiettivo dell'Ue protegge il benessere dei nostri cittadini e garantisce inoltre un ambiente, mari e oceani sani e puliti nel quadro di un'economia blu sostenibile e senza emissioni di carbonio, che vede l'impegno congiunto di tutte le parti, compreso il settore dei trasporti marittimi.”

Già dal 2012 l'Ue si era attivata per ridurre il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, quando aveva adottato la direttiva dedicata, poi nel 2016 l'Organizzazione marittima internazionale ha mantenuto il 2020 come data per l'entrata in vigore del limite massimo dello 0,5% di zolfo a livello globale.

Già dal 2015 per alcune zone con ecosistemi fragili come aree del mar Baltico e del mare del Nord, era stato deciso di abbassare il massimo consentito allo 0,10%. Grazie a questi limiti più rigorosi, la concentrazione di biossido di zolfo in prossimità delle suddette aree si è più che dimezzata, a beneficio della salute delle persone nelle regioni costiere e nei porti e con un minimo impatto economico complessivo sul settore.

L'Ue si è adoperata per svolgere un ruolo attivo nella lotta contro le emissioni marittime in linea più generale, sia entro i propri confini che su scala mondiale. Nel 2018 l'Imo ha concordato di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo di almeno il 50% entro il 2050.

L'Ue e i suoi Stati membri hanno svolto un ruolo di mediazione determinante per la conclusione di un accordo in questo settore che, attualmente, è responsabile del 2-3% delle emissioni globali di CO2.

Il Green Deal europeo, presentato dalla presidente della Commissione Ursula von der Leyen nel Dicembre 2019, definisce inoltre ulteriori azioni volte ad accrescere la sostenibilità dei trasporti marittimi, ad esempio l'estensione del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'Ue al settore marittimo.



## Decisione storica dello shipping mondiale

NAPOLI – È una decisione storica che non ha precedenti, quella presa dallo shipping mondiale per combattere il surriscaldamento del pianeta.

I principali player hanno, infatti, recentemente deciso di attivarsi concretamente sul tema ambientale annunciando di aver presentato all’Imo (Organizzazione Marittima Internazionale) la propria proposta di creazione di un Fondo di Ricerca Internazionale del Settore Marittimo (International Maritime Research Fund – Imrf).

Tale fondo sarà impiegato nel campo R&S per sviluppare tecnologie e sistemi di propulsione zero-carbon nonché carburanti eco-compatibili (idrogeno, ammoniaca, ecc.): lo scopo è quello di ridurre, entro il 2050, i gas a effetto serra prodotti dal settore del 50% (rispetto ai livelli registrati nel 2008) e portare successivamente ad una decarbonizzazione totale dello shipping su scala mondiale.

Il fondo sarà finanziato dalle compagnie di navigazione di tutto il mondo attraverso un contributo pari a 2,00 dollari per tonnellata di carburante marino acquistato. Considerando la quantità di carburante attualmente consumata dal settore su scala mondiale, si prevede che l’importo totale raccolto sarà di 5 miliardi dollari, in un periodo di 10 anni.

La decisione storica per eliminare le emissioni di CO2 è stata presentata congiuntamente da Bimco, Imco, Clia, Interferry, International Chamber of Shipping (Ics), Intercargo, Intertanko, International Parcel Tankers’ Association, World Shipping Council. Insieme, queste associazioni internazionali rappresentano oltre il 90% della flotta mercantile mondiale.

“Le associazioni di settore che sostengono e promuovono questa proposta stanno dimostrando grande senso di responsabilità. Fa molto onore alla categoria la decisione di autotassarsi per un fine nobile: quello della tutela del nostro pianeta”, commenta Emanuele Grimaldi, vice-presidente dell’Ics, rappresentante italiano in seno all’organizzazione mondiale degli armatori, nonché amministratore delegato del Gruppo Grimaldi.

“Vorrei ringraziare Esben Poulsson e Guy Platten, rispettivamente, presidente e segretario generale dell’Ics che, attraverso il loro impegno in prima linea su questa iniziativa, hanno contribuito attivamente a scrivere una pagina fondamentale della storia dello shipping mondiale”, prosegue Emanuele Grimaldi.

È importante ribadire che quella marittima è non solo la modalità di trasporto più utilizzata, ma anche quella efficiente dal punto di vista ambientale. Infatti, nonostante il 90% del commercio mondiale utilizzi la modalità marittima, a quest’ultima è riconducibile solo poco più del 2% delle emissioni di CO2 prodotte a livello globale.

## A Jeddah la carovana della Dakar 2020

JEDDAH- Da Jeddah semaforo verde alla prima edizione della Dakar 2020 (ex Parigi-Dakar) che si svolgerà interamente in Arabia Saudita, la 42esima nella storia di questa corsa.

“Siamo orgogliosi di aver trasportato i mezzi della famosa e storica Dakar 2020 che si svolgerà da quest’anno in Arabia Saudita, Paese con cui vantiamo radicate relazioni fin dal 1936 e per il quale offriamo un primario servizio di trasporto di linea con le nostre speciali Jolly, le navi Ro-Ro portacontaineri più grandi mai costruite al mondo” ha dichiarato l’amministratore delegato Ignazio Messina.

La “Jolly Palladio” battente bandiera italiana e dotata di scrubber in linea con più moderne normative antinquinamento, nave del Gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. di Genova, ha infatti trasportato dalla Francia al porto saudita tutti i mezzi che si sfideranno su quasi 8000 chilometri di deserto. In virtù di un accordo raggiunto fra la Compagnia di navigazione italiana, lo spedizioniere del ministero dello sport saudita Aet e il gruppo Aso, storico organizzatore della gara (oltre che di manifestazioni come il Tour de France e la Vuelta), è stato completato infatti lo sbarco, dal garage di quella che è oggi la più grande nave ro-ro del mondo, di 140 moto, 72 auto, 45 camion, 43 SSV, 20 quad e 300 unità tra camion assistenza – Press TV – Camper – auto assistenza che parteciperanno al rally.

E inoltre 10 elicotteri e 9 containers di materiali.

Complessivamente il carico ha occupato oltre 5 chilometri lineari di spazio stiva su una nave, la “Jolly Palladio” costruita nel 2015, che ha garantito oltre alle altezze indispensabili dei ponti garage, anche la massima versatilità essendo in grado di trasportare sia container, sia mezzi rotabili e merci varie.

A fine Gennaio, a rally ultimato, tutti i mezzi e i materiali saranno reimbarcati sulla nave italiana con destinazione Marsiglia.

## **Conateco investe in gru e torna a quota 500.000 Teu movimentati**

Conateco, il principale terminal container del porto di Napoli da alcuni anni controllato al 100% da Msc, nel 2019 è tornato a movimentare mezzo milione di Teu e ha appena avviato un importante piano d'investimento in gru.

Ad annunciarlo a SHIPPING ITALY è l'amministratore delegato Pasquale Legora De Feo: "Abbiamo appena ordinato una nuova gru di banchina Zpmc che, una volta consegnata fra un anno, potrà arrivare a movimentare fino alla 24ma fila di container delle moderne navi. Oltre a questo investimento, che da solo vale circa 7,5 milioni, è stato avviato anche il revamping di altre due gru già a disposizione del terminal che arrivano alla 23ma fila. In totale il piano d'investimenti avviato è di circa 10 milioni di euro". Una delle due gru ha già completato l'intervento di 'ristrutturazione'.

Legora De Feo tiene a sottolineare che ormai le difficoltà del recente passato sono alle spalle perché ora il terminal si mostra anche "stabile finanziariamente", il che significa che non perde più soldi dopo l'iniezione di liquidità che nel 2016 l'azionista Marinvest, la holding italiana di Gianluigi Aponte, aveva garantito per oltre 11 milioni di euro.

Anche dal punto di vista operativo iniziano ad arrivare buone soddisfazioni per Conateco: "Il 2019 si è chiuso con 309mila container movimentati, pari a circa 500mila Teu, in netta crescita rispetto ai 460.000 Teu e 294mila container del 2018. Si tratta del terzo anno di crescita consecutiva" afferma ancora l'a.d. di Conateco. A scalare il terminal sono servizi di Msc, Maersk (nell'ambito dell'alleanza 2M), Cosco e Zim.

Pasquale Legora De Feo ha però lo sguardo già rivolto al futuro "perché – conclude – siamo in attesa di trasferirci al nuovo terminal della darsena di Levante. Il dragaggio è finito e ritengo che fra due anni potremo avviare il trasferimento. In quell'area la superficie sarà quasi raddoppiata, dagli attuali 170.000 mq a 300.000 mq e i pescaggi naturali sono da -16,5 metri. Oggi Conateco lavora navi fino a 9.800 Teu mentre alla darsena di Levante potremo accogliere portacontainer da 14-16.000 Teu".

Nicola Capuzzo



# Trasporto marittimo, proteste contro i rincari delle tariffe

Davide Madeddu

Pronti a bloccare i porti contro i nuovi rincari che colpiscono i collegamenti marittimi. Per questa mattina, infatti, i rappresentanti del mondo degli autotrasportatori hanno annunciato una serie di presidi e iniziative di protesta nei principali scali di Sicilia e Sardegna.

Motivo della mobilitazione, come rimarca Maurizio Longo segretario generale di Trasportounito, «gli aumenti legati alla norma sullo zolfo». Tutto ruota attorno alla cosiddetta «Direttiva zolfo» ossia il regolamento europeo che impone una riduzione globale delle emissioni di CO<sub>2</sub> attraverso l'uso di carburanti contenenti basse concentrazioni di zolfo. «Questa modifica avrà delle chiare ripercussioni sui costi che andranno a carico degli utenti - argomenta Longo -. Per questo motivo diciamo che il tempo è scaduto ed è necessario trovare soluzioni immediate. Sino a oggi c'è stata una totale assenza di provvedimenti urgenti, finalizzati ad

attenuare i costi dei trasporti marittimi». Non solo. «Per l'autotrasporto - argomenta il segretario generale di Trasportounito - il caso Sicilia e Sardegna rappresenta una pericolosa scintilla nella polveriera di un Paese che si serve dell'autotrasporto per l'80% del trasporto delle sue merci. Non è escluso che dai prossimi giorni alla nostra mobilitazione si aggiungano anche rappresentanti del mondo dell'agricoltura».

Per Arnaldo Boeddu, segretario regionale della Filt «il problema delle emissioni di zolfo nel trasporto marittimo non è un argomento da sottovalutare». E, benché sia un obiettivo da «continuare a perseguire» per il sindacalista «è impensabile ed ingiusto che, ancora una volta, il rispetto di normative giuste vengano scaricate per la quasi totalità del costo a danno dei sardi». Una delle soluzioni ipotizzate dalla Filt è quella di ripartire i costi legati all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica «in maniera equa tra tutti i cittadini attraverso la fiscalità generale e non solo nei confronti dei sardi con l'aumento delle tariffe». L'argomento è finito al centro di una interrogazione urgente al Governo annunciata dal deputato e coordinatore sardo di Forza Italia Ugo Cappellacci. «L'esecutivo - afferma - non può ignorare ancora una volta l'allarme

lanciato dalle associazioni dei trasportatori in merito all'aumento delle tariffe, che secondo le compagnie sarebbe dovuto ai maggiori costi per l'utilizzo di carburanti a basso contenuto di zolfo. È intollerabile che ancora una volta si scarichi tutto il peso economico sulle spalle di chi, vivendo, lavorando o facendo impresa in un'isola, non ha alternative al trasporto marittimo o aereo». A sollecitare l'avvio di una interlocuzione con le istituzioni europee anche il presidente della regione Christian Solinas che già a Bruxelles davanti ai rappresentanti della Direzione generale Ambiente per discutere degli effetti della cosiddetta «Direttiva Zolfo» nel contesto della regolamentazione IMO (Organizzazione marittima internazionale) aveva reclamato «un confronto permanente tra i rappresentanti delle Regioni insulari e le competenti Commissioni europee» con l'obiettivo di coinvolgere «anche le compagnie petrolifere per assicurare un'adeguata vigilanza sulla trasparenza delle tariffe, la composizione e la stabilità dei carburanti a basso tenore di zolfo al fine di limitare comportamenti anomali da parte degli armatori». Per questo pomeriggio, a partire dalle 14.30 è previsto un incontro tra le parti al ministero delle Infrastrutture e trasporti.





## Dakar 2020, maxi-imbarco con la "Jolly Palladio"

La "carovana" della Dakar 2020 è stata trasportata a Jeddah dalla "Jolly Palladio", traghetto ro-ro della Linea Messina. 140 moto, 72 auto, 45 camion, 43 SSV, 20 quad, 300 mezzi di assistenza e 10 elicotteri sono stati sbarcati nel porto saudita dalla nave italiana del gruppo genovese in corso di svolgimento in Arabia Saudita. «Siamo orgogliosi di aver trasportato i mezzi della famosa e storica Dakar 2020 che si svolge in Arabia Saudita, Paese con cui vantiamo radicate relazioni fin dal 1936» dichiara l'amministratore delegato della compagnia genovese, Ignazio Messina.

La "Jolly Palladio" battente bandiera italiana e dotata di scrubber, ha infatti trasportato dalla Francia al porto saudita tutti i mezzi che si stanno sfidando su quasi 8000 chilometri di deserto in applicazione di

un accordo fra la compagnia di navigazione italiana, lo spedizioniere del ministero dello sport saudita Aet e il gruppo Aso, storico organizzatore della gara (oltre che di manifestazioni come il Tour de France e la Vuelta).

Complessivamente il carico ha occupato oltre cinque chilometri lineari di spazio stiva su una nave, la "Jolly Palladio" costruita nel 2015, che ha garantito oltre alle altezze indispensabili dei ponti garage, anche la possibilità di trasportare sia container, sia mezzi rotabili e merci varie.

A fine gennaio, a rally ultimato, tutti i mezzi e i materiali saranno reimbarcati sulla nave italiana che questa volta, per il suo viaggio di ritorno, avrà come destinazione finale il porto di Marghita.

– (m.b.)



## Porti, spazio al lavoro per Genova e Savona

Più spazio al lavoro portuale con un allargamento dei benefici fissati dal decreto "Per Genova" allo scalo di Savona. Una modifica al testo del decreto Milleproroghe ha infatti imposto una significativa svolta alla partita portuale che riunisce oggi sotto lo stesso cappello autoritativo i due scali di Genova e di Savona (nell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale guidata dal presidente Paolo Signorini). Il testo arrivato in votazione e approvato interviene in particolare sulla situazione di Savona. La compagnia portuale, che lavora come "articolo 17" avrebbe dovuto confrontarsi con una nuova gara, a febbraio, essendo infatti scaduti i termini per la fornitura in esclusiva di lavoro portuale sui picchi di traffico, come prevede appunto l'articolo 17

della vecchia legge di riforma 84-94. Il testo modificato proroga invece la scadenza e la porta alla stessa data per Savona e Genova. Già il decreto "Per Genova" aveva prorogato di 5 anni i termini della Culmv. Ora per tutte e due le compagnie si andrà alla fine del 2025. Scaduti i termini, si andrà così a una nuova gara. «Il testo finale recepisce integralmente il mio emendamento» commenta Lella Paita, parlamentare di Italia e membro della commissione Trasporti della Camera. Ma sul tema portuale era intervenuto anche il deputato di Forza Italia Roberto Cassinelli. Un'azione trasversale, quella della Liguria, che alla fine si traduce in un testo che estende i benefici di Genova anche a Savona per quanto riguarda le eventuali coperture economiche in caso

di riduzione di giornate di lavoro. Il tetto massimo è di due milioni. Non ne beneficerà Genova, visto che quest'anno la Culmv toccherà il suo nuovo record con 230mila giornate (contro le 218mila dell'anno precedente). Ma dovrebbe invece usufruire della compensazione economica Savona, complice anche un ultimo bimestre complicato per le problematiche emerse nuovamente sulle autostrade liguri, in particolare sul nodo savonese.

Più che intervenire sulla legge all'articolo 15 bis, in sostanza, si è scelta la strada della modifica del decreto Per Genova, raggiungendo ugualmente l'obiettivo che ci si era prefissati per sostenere la portualità.

— (massimo minella)





## Tutti in crociera quel business senza crisi

È come un sasso in un lago: quando si getta ecco nascere tanti cerchi concentrici. Così è per il mercato delle crociere che, visto da Genova, lascia subito intendere il valore della posta in gioco. Nei cantieri del capoluogo ligure (Fincantieri e Mariotti) le navi si progettano e costruiscono. E in porto si accolgono i croceristi in vacanza. Tutt'attorno una rete di indotto allargato che coinvolge le professioni direttamente legate al business, ma anche tutti i servizi di cui una nave ha bisogno e che chiedono i passeggeri una volta sbarcati. Facile intuirne la portata, quindi. Ma la vera sfida si gioca sul terreno ligure, con Genova alleata di Savona e La Spezia in un business che lo scorso anno raggiungerà la cifra record di 3,2 milioni di passeggeri "movimentati" nei tra scali (1,4 milioni Genova, 900 mila Savona e Spezia).

Eppure, guardare soltanto al dato regionale sarebbe francamente riduttivo, perché questa è soltanto una fetta di una torta ben più grande che vale almeno 150 miliardi di dollari.

La crescita costante degli ultimi anni ha permesso infatti al mercato delle crociere di raggiungere nel 2018 150 miliardi di dollari di fatturato (pari a 135,7 miliardi di euro), generare un milione e 177 mila posti di lavoro e pagare complessivamente 50,2 miliardi di dollari di stipendi.

È quanto emerge dallo State of the Cruise Industry Outlook, report annuale prodotto dalla Clia, l'associazione internazionale dell'industria crocieristica. Lo studio rileva come le compagnie abbiano investito 22 miliardi di dollari nello sviluppo di motori, scafi e tecnologie sostenibili, affinché ogni nuova imbarcazione sia più ecologica delle precedenti e in modo da raggiungere l'obiettivo di ridurre entro il 2030 le emissioni di Co2 del 40% rispetto ai livelli del 2008.

«La domanda di crociere raggiunge nuovi record e si diversifica, mentre le compagnie accelerano i loro sforzi verso sostenibilità turistica e ambientale»

commenta Kelly Craighead, presidente e ad di Clia. D'altra parte, il settore è in costante crescita e le compagnie investono sempre di più. Se nel 2009 i passeggeri erano 17,8, infatti, nel 2020 i croceristi dovrebbero raggiungere quota 32 milioni, stabilendo un altro record. Per questa ragione quest'anno prenderanno il largo 19 nuove imbarcazioni, portando il totale a 278. A stringere l'inquadratura poi, anche se il turismo crocieristico rappresenta meno del 2% del turismo globale, emerge quanto sia ad alto valore aggiunto. Secondo la Clia, infatti, ciascun passeggero spende in media 376 dollari nelle città di primo imbarco e 101 dollari in ognuna delle tappe successive.

Ed è proprio questo piccolo dato percentuale, due soli punti, a far capire quanto ancora sia grande il margine di crescita. Basta crescere di un altro punto per garantirsi la saturazione di tutte le nuove navi in costruzio-

ne per gli anni a venire. E pensare che la svolta è giovane, risale agli anni Settanta. Fino a quel periodo le crociere erano sinonimo di vacanza per ricchi e anziani, quindi una fascia molto ristretta di clientela. Fu la geniale intuizione di Ted Arison a cambiare le regole del gioco. Acquistò e chiamò la sua prima nave da crociera "Carnival", perché voleva appunto che a bordo fosse una grande festa simile a quello del Carnevale, con giovani e famiglie a bordo. La svolta di Ted fu amplificata dal figlio Micky che fece crescere la compagnia fino ai livelli odierni, con Carnival prima realtà al mondo (a cui fa capo anche la genovese Costa Crociere). Da allora molto è cambiato, nuovi soggetti si sono affacciati sulla scena, a cominciare da un'altra realtà italiana, Msc Crociere, che ha proprio il porto di Genova come home port (mentre Costa ha Savona anche se medita il ritorno all'ombra della Lanterna con un proprio terminal).



E sempre Genova, che fino a pochi anni fa ha costruito nel suo cantiere di Sestri Ponente le ammiraglie della mariniera italiana, ora medita di tornare protagonista della scena. La legge di bilancio ha finalmente stanziato i soldi necessari a "ribaltare" il cantiere di Sestri di Fincantieri, realizzando una nuova grande piattaforma a terra e allungando il bacino. Si potranno così costruire navi fino a una stazza lorda di 175mila tonnellate, secondo soltanto allo stabilimento di Monfalcone. Sarà un altro primato della città che sull'economia del mare raccoglie la propria storia e costruisce il proprio futuro.

— (massimo minella)