

RASSEGNA STAMPA DEL

13 gennaio 2020

Negri: "Genova impari dalle lezioni di D'Alessandro e Gallanti"

Genova - «Erano tempi sicuramente diversi. Più duri, forse. Ma almeno c'era la certezza della presenza dello Stato. E con personaggi come Paride Batini, che non aveva certo una personalità facile, una stretta di mano bastava a garantire gli accordi». Luigi Negri, classe 1943, sardo di Sassari, primo imprenditore a credere davvero nell'apertura del porto di Genova ai privati, ventisei anni dopo l'inizio della sua impresa riesce finalmente a sorridere quando pensa a «quella volta che entrai nell'ufficio di Rinaldo Magnani e ne uscii "padrone" di un terminal che fino a qualche ora prima non voleva nessuno».

«La gara era andata deserta per due volte, perché lavorare in porto era diventato impossibile: un giorno scioperavano i portuali, il giorno dopo i consortili. Un incubo. Genova era off limits. Io, che facevo l'agente marittimo, ero stato costretto a riposizionare il traffico in import ad Amburgo e quello in export ad Anversa. Spostavamo mille container a settimana via treno, poi un giorno quelli di Intercontainer mi convocarono a Basilea e mi dissero: "*Senta un po', noi non lo reggiamo più questo traffico, veda lei cosa fare*". Così chiesi un appuntamento al presidente Magnani e gli dissi: "*E se le chiedessi il terminal di Sanità?*". Non gli sembrava vero. Anzi, diciamola tutta: mi prese per scemo. Ricordo che, uscendo dal suo ufficio, pensai: "*Bene, e adesso da solo cosa faccio? Mi serve almeno un partner*". E potenziali partner, a Genova, non ce n'erano mica tanti... Per fortuna mi seguirono in quell'avventura le famiglie Schenone e Cerruti». Un'avventura mai chiusa, ma che tre anni fa – era il febbraio 2017 – ha portato alla conclusione di un affare storico (e milionario) per il gruppo Gip e per il porto di Genova: la cessione del 95% delle quote ai fondi Infravia e Infracapital.

«Ricordare quei momenti, in questi giorni che hanno visto la scomparsa di due grandi persone come Roberto D'Alessandro e Giuliano Gallanti, mi ha fatto riflettere – continua Negri – Senza la loro competenza, la loro voglia di rompere vecchi schemi e lavorare per il bene comune, oggi la città non sarebbe la stessa. D'Alessandro, il primo vero manager alla guida del porto, fu senza dubbio l'artefice della svolta, grazie alla sua visione internazionale, alla sua voglia di smantellare posizioni che sembravano intoccabili, al suo coraggio di non farsi intimidire dai 2.500 consortili che gli stavano intorno. Gallanti ebbe la forza di portare avanti quell'opera, coinvolgendo il mondo dell'impresa e quello del lavoro, mediando, cercando sempre di risolvere problemi e attriti, affidandosi a Fabio Capocaccia e al miglior segretario generale che Genova abbia mai avuto: Sandro Carena. Certe polemiche non voglio più affrontarle, ma una cosa voglio dirla: buttare fuori Carena da Palazzo San Giorgio è stato un gesto imperdonabile».

Oggi Negri ha diversificato le attività, che vanno dalla cantieristica navale (Gin) alla moda (Slam), senza naturalmente avere abbandonato shipping e logistica. «Ho due nipoti molto in gamba, io sono anziano e li osservo crescere», dice. Una mezza verità, perché immaginare Negri lontano da una scrivania, da un meeting o una telefonata di lavoro è impossibile. E infatti: «Sa cosa vogliamo fare, adesso? Utilizzare le aree di Piombino per realizzare i "gusci" della navi da crociera che costruiamo a Genova. Oggi siamo costretti a commissionarli a terzi. Controllare tutto il ciclo produttivo ci consentirebbe di lavorare con maggiore serenità». E il porto del 2020, come la vede Negri? «Devo essere sincero? Immobile. Tra i terminal operator c'è voglia di fare, almeno fra la maggioranza.

Uno come Aldo Spinelli, per esempio, è sempre in prima linea: investe, crea lavoro, ha idee, cerca nuovi business. Ma intorno vedo tanto immobilismo. E bisogna stare attenti, perché fino ad oggi abbiamo resistito, ma scivolare verso un porto a vocazione regionale è un attimo... Non volevo dirlo, ma lo faccio lo stesso: ci vorrebbero più Marco Bucci, in città e in porto. Genova ha bisogno di gente che mantenga le promesse, che dia segnali positivi. Perché, vede, non è che siamo più brutti degli altri: a Marsiglia, come nei porti spagnoli, i problemi ci sono, eccome. Se partiamo da questa consapevolezza, tutto diventa più facile. Altrimenti, ripeto, in un attimo retrocediamo. E tornare in alto poi è impossibile».

E il nuovo porto di Vado Ligure, non può creare problemi a Genova? «Non credo proprio. Un terminal a 40 chilometri da Pra'... perché mai dovrebbe fare paura? Quel porto è nato perché Maersk non trovava spazio al Vte e non riuscì a comprare il Sech. Oggi i tempi sono cambiati, e anche i rapporti fra armatori e terminalisti. Staremo a vedere».

La Ocean Alliance abbandona Venezia

Entrerà in vigore il prossimo aprile il Day 4 della Ocean Alliance, ovvero la quarta revisione (dal momento del lancio, nel 2017) dei servizi dell'alleanza tra i liner CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e OOCL. Nel complesso, la nuova offerta vedrà il dispiegamento di 325 portacontainer e un totale di 38 collegamenti, con una capacità complessiva di 3,8 milioni di TEU.

Relativamente all'Italia, le navi dell'alleanza continueranno a raggiungere i porti di Genova e La Spezia dall'Asia con i servizi AEM1 (con rotazione: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, canale di Suez, Pireo, La Spezia, Genova, Fos, Valencia, Pireo, canale di Suez, Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao) e AEM2 (Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, canale di Suez, Malta, Valencia, Barcellona, Fos, Genova, Malta, Beirut, canale di Suez, Jeddah, Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Qingdao). I due scali liguri resteranno inoltre inseriti nella rotazione del MENA, diretto verso la costa orientale degli USA (che raggiungerà Fos, Genova, La Spezia, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras, Fos), mentre Trieste sarà toccata nell'ambito del collegamento AEM6, che però non raggiungerà più Venezia, e nell'ordine scalerà: Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, canale di Suez, Malta, Koper, Trieste, Rijeka, Port Said West, canale di Suez, Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai).

F.M.

Posti sotto sequestro tre traghetti della Caronte & Tourist

Tre traghetti della compagnia di navigazione Caronte & Tourist Isole Minori sono stati posti sotto sequestro preventivo come disposto da un decreto emesso dal giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Messina nell'ambito di un'indagine coordinata dalla Procura della Repubblica peloritana, provvedimento a cui è stata data esecuzione dai finanzieri del Nucleo di Polizia Economico - Finanziaria di Palermo in collaborazione con i colleghi del Nucleo PEF di Messina. Il decreto è stato emesso anche nei confronti di Sergio La Cava, nella sua qualità di amministratore della Navigazione Generale Italiana (NGI) che nel 2017 è stata incorporata dalla Caronte & Tourist.

Sotto sequestro sono state poste le navi *Pace*, *Caronte* e *Ulisse* attualmente impiegate nei collegamenti La Maddalena-Palau, Trapani-Isole Egadi e Palermo-Ustica nonché somme di denaro, beni mobili ed immobili e quote societarie fino alla concorrenza di oltre 3,5 milioni di euro.

La Guardia di Finanza ha reso noto che i reati ipotizzati sono quelli di truffa per il conseguimento di pubbliche erogazioni, falsità ideologica e frode nelle pubbliche forniture ai danni della Regione Siciliana. In particolare, La Caronte & Tourist Isole Minori è stata segnalata per la responsabilità amministrativa derivante da reato ai sensi del decreto legislativo n. 231/2001. «La Navigazione Generale Italiana - specifica la Guardia di Finanza in una nota - si era aggiudicata nel 2015 il lotto II (Trapani-Isole Egadi) del bando di gara della Regione Siciliana (Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità) per il servizio di collegamento marittimo per cinque anni tra la Sicilia e le sue isole minori. Il valore del lotto II era di circa 15,9 milioni di euro, con aggiudicazione, tramite significativo ribasso, a 5,3 milioni di euro. Per partecipare e aggiudicarsi la gara ciascuno dei concorrenti aveva individuato una nave-traghetto (la NGI aveva designato la *Pace*) da dedicare esclusivamente alla tratta oggetto del singolo lotto, dotata di stringenti caratteristiche strutturali volte a consentire la navigazione in piena sicurezza anche alle persone a mobilità ridotta. Rientra in tale nozione chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli».

«Gli approfondimenti investigativi svolti dal Nucleo P.E.F. di Palermo - prosegue la nota - hanno consentito di accertare che la nave *Pace* presenta gravi carenze tecniche e strutturali in ragione delle quali non è assolutamente possibile trasportare in sicurezza persone a mobilità ridotta. Tali difformità (rispetto a quanto previsto sia dalla normativa vigente che dal bando), accertate anche dai competenti organi tecnici nel corso delle periodiche attività ispettive, non sono mai state sanate e, conseguentemente, non avrebbero consentito la partecipazione né, soprattutto, l'aggiudicazione della gara alla NGI (ora Caronte & Tourist Isole Minori). Le indagini hanno altresì consentito di riscontrare l'avvenuto ricorso a sostituzioni irregolari del traghetto designato per la tratta Trapani-Isole Egadi, non autorizzate preventivamente dalla stazione appaltante, ma, soprattutto, avvenute con ulteriori traghetti (*Caronte* e *Ulisse*) anch'essi carenti dei requisiti previsti per il trasporto delle persone a mobilità ridotta. Ulteriori mirate ispezioni delle navi con l'ausilio di ingegneri navali, nominati consulenti tecnici dall'autorità giudiziaria inquirente, hanno definitivamente confermato l'ipotesi investigativa, sgombrando ogni dubbio circa la assoluta inidoneità di tutti e tre i traghetti e sul conseguente concreto rischio (in caso di naufragio, incendio ecc.) per l'incolumità delle persone a mobilità ridotta».

«La normativa nazionale vigente, in linea con quanto previsto dal diritto dell'Unione Europea in tema di aiuti di Stato - ricorda la Guardia di Finanza - al fine di rendere economicamente conveniente l'esecuzione del fondamentale servizio di collegamento di linea prevede cospicui contributi a beneficio degli aggiudicatari, sulla scorta di una stima del costo di gestione della tratta, al netto dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio. L'ammontare delle contribuzioni pubbliche indebitamente percepite nel periodo 2016-2019, quantificato dagli specialisti del Nucleo PEF di Palermo in oltre 3,5 milioni di euro - spiega ancora la nota - è stato oggetto di sequestro nei confronti della società e degli indagati. I mezzi navali sequestrati sono stati affidati ad amministratori giudiziari nominati dal GIP, mentre la società armatrice è stata designata custode».

Decisa contrazione del traffico trimestrale delle merci nel porto di Koper

Il 2019 si è concluso male per il porto di Koper che nell'ultimo trimestre dell'anno ha accusato un'accentuata flessione del -20,9% del traffico avendo movimentato 5,05 milioni di tonnellate di merci rispetto a 6,3 milioni di tonnellate nel periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente. Il calo è stato determinato dalla contrazione dei volumi movimentati in tutte le tipologie di traffico ad eccezione di quella dei rotabili che, con 320mila tonnellate, ha registrato un incremento del +10,7%, traffico che in termini di veicoli movimentati è stato pari a 202mila unità (+9,5%).

Nel quarto trimestre del 2019 il traffico containerizzato è diminuito del -6,6% scendendo a 2,23 milioni di tonnellate ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 225mila teu (-8,9%). Nel settore delle merci convenzionali il traffico è stato di 338mila tonnellate (-20,5%), in quello delle rinfuse liquide di 1,09 milioni di tonnellate (-5,8%) e in quello delle rinfuse solide a 1,08 milioni di tonnellate (-49,4%).

Nell'intero 2019 il porto sloveno ha movimentato complessivamente 22,79 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -5,2% sull'anno precedente che segue nove annualità consecutive chiuse con aumenti dei volumi di carichi movimentati. La flessione più contenuta è stata quella delle merci containerizzate che lo scorso anno hanno totalizzato 9,47 milioni di tonnellate (-0,5%) con una movimentazione di container pari a 959mila teu (-2,9%). In diminuzione anche il traffico dei rotabili, con 1,11 milioni di tonnellate (-3,9%) e 706mila veicoli movimentati (-6,4%), così come le merci convenzionali che sono ammontate a 1,28 milioni di tonnellate (-16,1%) e le rinfuse solide che si sono attestate a 6,62 milioni di tonnellate (-17,2%), mentre le rinfuse liquide sono aumentate del +11,7% a 4,31 milioni di tonnellate.

La situazione di emergenza all'ufficio doganale di Genova Sampierdarena pone a rischio i traffici marittimi

Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Flp Ecofin della Liguria hanno denunciato lo stato emergenziale in cui sono precipitati taluni degli uffici doganali liguri più importanti «che - hanno sottolineato i sindacati - sovrintendono ad un settore letteralmente vitale per l'economia ligure quale quello della portualità e dei traffici commerciali marittimi. In attesa del confronto con l'amministrazione doganale per determinare l'attivazione del nuovo insediamento di Santo Stefano Magra (che da solo vale almeno 23.000 controlli fiscali-doganali annui in ordine ai traffici portuali dello spezzino) e della nuova piattaforma Maersk di Vado Ligure (che varrà a regime, in termini di contenitori, circa 800.000 teu l'anno) - hanno evidenziato le sigle sindacali - la portualità ligure subisce un durissimo colpo: la recente chiusura e la letterale evacuazione della SOT Passo Nuovo».

Specificando che «purtroppo si è avverato ciò che, da anni, le organizzazioni sindacali denunciavano costantemente: lo stato di forte degrado di quella struttura», Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Flp Ecofin hanno spiegato che la Sezione, fulcro dell'attività terminalistica nel porto di Genova Sampierdarena ed una delle Sezioni doganali in assoluto più importanti d'Italia (conta circa 20.000 controlli l'anno, che si sommano a quelli dell'altro polo fondamentale di Genova Voltri, a sua volta al centro di un confronto serrato tra organizzazioni sindacali ed amministrazione doganale circa le condizioni di funzionamento e addirittura di accessibilità del sito), dallo scorso 19 novembre 2019, a causa della rottura dell'impianto di riscaldamento, di infiltrazioni d'acqua e di cedimenti strutturali, è stata chiusa ed i circa 45 dipendenti sono stati tempestivamente riposizionati, in altri locali a disposizione dell'amministrazione doganale, in situazione di emergenza ed al limite delle condizioni normali di vivibilità. Nonostante i forti investimenti pubblici per svariate migliaia di euro effettuati dall'amministrazione sul sito, i problemi non sono stati mai risolti; persino la palazzina cosiddetta ex Unital, di nuova costruzione e messa a disposizione dall'Autorità Portuale, presenta i medesimi problemi ed, al momento, non è utilizzabile».

«Tale situazione - hanno evidenziato Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Flp Ecofin - non solamente costringe le lavoratrici ed i lavoratori della Dogana, oltre agli operatori commerciali, ad espletare le proprie attività in condizioni emergenziali ma, la chiusura di un presidio nevralgico nel tessuto portuale, rende estremamente difficoltoso lo svolgimento di tutte quelle attività di sdoganamento, di circolazione delle merci, di supporto dei traffici marittimi, di contrasto alle frodi tributarie ed extratributarie e priva di un presidio del territorio all'interno di uno dei porti sui quali le autorità pongono maggiore attenzione, essendo a forte rischio di infiltrazioni mafiose e criminali. Dal 19 novembre scorso, malgrado le sollecitazioni, nessuna risposta sulle prospettive di soluzioni logistiche alternative a lungo termine è stata presentata dall'amministrazione; i rimedi temporanei e palliativi presentati ed alcuni dei quali adottati, non possono rispondere alle necessità di un ufficio strategico per la fiscalità e per il commercio, come quello doganale in uno dei porti più importanti d'Italia.

«Le organizzazioni sindacali - hanno concluso Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Flp Ecofin - si appellano all'Amministrazione Doganale, all'Autorità di Sistema ed a tutti gli stakeholders portuali affinché, in sinergia fra loro, individuino soluzioni efficaci a garantire il ripristino della normale operatività dei servizi doganali nel porto di Genova, affinché si recuperi quel presidio di legalità e sicurezza funzionale allo sviluppo dei traffici commerciali. Il rischio, diversamente, è quello di un'insostenibile penalizzazione per il sistema portuale ligure e per i lavoratori del settore, da cui dipende gran parte dell'economia della regione, che andrebbe a sommarsi alle gravi difficoltà già generate dal crollo del ponte Morandi».

Nel 2019 il porto di Amsterdam ha movimentato 86,3 milioni di tonnellate di merci (+6%)

Nel 2019 il porto di Amsterdam ha movimentato un traffico delle merci record pari a 86,3 milioni di tonnellate, con un incremento del +6% sull'anno precedente. Sia le rinfuse solide che quelle liquide hanno registrato aumenti del +6% attestandosi rispettivamente a 33,6 milioni di tonnellate e 50,0 milioni di tonnellate. L'Autorità Portuale dello scalo olandese ha specificato che la crescita delle rinfuse secche ha beneficiato in particolare del rialzo del traffico di carbone che è salito da 13,1 milioni di tonnellate nel 2018 a 15,5 milioni nel 2019, progressione - ha precisato l'ente - che non si prevede abbia carattere strutturale anche a seguito della chiusura di una centrale elettrica ad Amsterdam avvenuta lo scorso dicembre. Lo scorso anno i traffici di container e di rotabili movimentati dallo scalo sono aumentati rispettivamente del +12% e del +17%.

Inoltre nel 2019 il porto di Amsterdam è stato scalato da 117 navi da crociera per un totale di 294mila passeggeri rispetto a 180 navi per 425mila passeggeri nell'anno precedente, calo - ha spiegato l'ente portuale - determinato dall'introduzione il 1° gennaio 2018 di una tassa sul turismo. L'authority prevede che nel 2020 il traffico crocieristico rimarrà stabile.

Nel 2019 l'intero sistema portuale di Amsterdam, costituito dai porti di Amsterdam, Beverwijk, Ijmuiden e Zaanstad, ha movimentato 105,0 milioni di tonnellate di merci rispetto a 108,8 milioni nel 2018.

Il ministro per il Sud visita Gioia Tauro

GIOIA TAURO – Il ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro, accolto dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, dai rappresentanti delle Istituzioni locali e delle Forze dell’Ordine.

Nel corso dell’incontro, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha illustrato al ministro la politica di rilancio e di riqualificazione dell’infrastruttura portuale, avviata in sinergia con il nuovo management di MedCenter Container Terminal per ridare allo scalo la sua posizione leader nel Mediterraneo.

Si tratta di un risultato raggiunto grazie ad una chiara attività strategica che ha iniziato a dare i suoi frutti, testimoniati dall’incremento dei traffici del 2019 pari all’8,4 per cento dei teus e dell’8,6 per cento delle movimentazioni, rispetto allo scorso anno.

Tra gli altri argomenti trattati, Agostinelli si è soffermato sulle attività di infrastrutturazione in fase di progetto, nonché sulle criticità dell’implementazione della Zona Economica Speciale.

Ha, altresì, illustrato l’importanza strategica del gateway ferroviario, che potrebbe consolidare il rilancio dello scalo calabrese, ma che, nonostante sia stato ultimato, rimane inattivo a causa dell’assenza di collegamento tra l’infrastruttura portuale e la rete ferroviaria italiana.

Dal canto suo il ministro Giuseppe Provenzano ha ribadito come abbia “messo in cima all’azione di governo l’idea di riequilibrare lo sviluppo e gli investimenti al Sud non in una logica di rivendicazione ma nella convinzione che il Sud possa offrire occasioni di sviluppo, ancora inespresse, all’intero Paese

E questo porto – ha continuato il ministro – è uno di quei luoghi in cui noi dobbiamo assumere questa consapevolezza. Grazie all’impegno delle Istituzioni, del Commissario, dell’impresa terminalista e dei lavoratori, noi oggi siamo nelle condizioni di tornare a parlare di Gioia Tauro. I risultati del 2019 ci confermano la potenzialità di questo scalo, non solo per la Calabria ma in generale per il Sud, da inserire nella nuova proiezione del Mediterraneo che rappresenta il nostro ponte strategico verso il mercato africano”.

La ex Trinseo diventa area portuale

LIVORNO – La ex Trinseo è ora della Sintermar. E' stato firmato il contratto di acquisto della ex fabbrica di lattice che ora cambierà letteralmente fisionomia.

La Sintermar, che vede alleati la famiglia Neri e la Coifi controllata dall'armatore Manuel Grimaldi, inutile nascondere, aveva "fame" di aree perché il settore autostrade del mare e quello di auto nuove ha registrato un forte balzo in avanti.

Un solo dato: dal 2010 ai giorni nostri il traffico ro-ro (nel quale Grimaldi è un colosso internazionale) è aumentato di circa 80% in termini di tonnellate trasportate, mentre il traffico di auto nuove ha raggiunto la quota di 385mila veicoli, circa 150mila in più di quelli registrati nel 2012.

L'area, ex Trinseo, di 84mila metri quadrati a ridosso del varco Galvani è incastonata fra la Chimica Laviosa, i capannoni Cilp della Paduletta, gli spazi delle ex Ferrovie, la Darsena n°1 e la sponda Est della Darsena Toscana.

Si attende ora il completamento della bonifica e la ex fabbrica si sarebbe accollata l'impegno. Quindi il via alla trasformazione dell'area. Il porto di Livorno e sopra tutto il servizio ro-ro, che è uno dei fiori all'occhiello dello scalo labronico tirano un sospiro di sollievo dopo un lungo periodo di trattative e ...di scontri.

Usa: 21,6 milioni di teu nel 2019

WASHINGTON – Se confermato, il traffico di 21,6 milioni di teu registrato nel 2019 nei principali scali degli Stati Uniti, anche se in diminuzione dello 0,9% rispetto al 2018, sarà comunque il secondo miglior risultato annuo mai registrato. Lo riporta il Global Port Tracker pubblicato ieri dalla National Retail Federation.

Il traffico container nei principali porti degli Stati Uniti tornerà sui consueti valori stagionali nei primi mesi del 2020, dopo le oscillazioni che hanno caratterizzato il 2019 a causa delle incertezze per la guerra commerciale con la Cina.

“Saremo più sicuri dopo la firma della ‘Fase Uno’ dell’accordo con la Cina (previsto per mercoledì, ndr), ma al momento, sembra che nel 2020 si torni alla normalità”, ha dichiarato Jonathan Gold, vice presidente Nrf.

Nell’annunciare l’accordo, l’amministrazione Trump ha dichiarato che avrebbe abbassato le tariffe che sono entrate in vigore a Settembre e ha annullato un altro round che avrebbe dovuto entrare in vigore il 15 Dicembre, ma altri sono rimasti in vigore.

Venendo ai dati del traffico container, a Novembre, ultimo mese di cui si hanno dati definitivi, negli scali presi in esame dal Global Port Tracker, sono arrivati 1,67 milioni di teu, in calo dell’11,2% rispetto ad Ottobre e del 7,5% su base annua.

Per Dicembre il report stima un volume di 1,7 milioni di teu, in calo del 13,4% nei confronti di Dicembre 2018, quando i negozianti hanno anticipato le loro importazioni per il previsto aumento dei dazi dal primo Gennaio 2019, poi posticipato.

Come detto, quindi per l’intero 2019 sono attesi 21,6 milioni di teu (- 0,9% rispetto al 2018), il secondo miglior risultato annuo.

Nel 2018 le importazioni hanno raggiunto il record di 21,8 mln di teu, in parte a causa dei maggiori acquisti in previsione dell’aumento dei dazi nel 2019.

Il rapporto della Nrf, prosegue con il volume atteso per questo mese di Gennaio che sarà pari a 1,8 milioni di teu (- 5% su Gennaio 2019). A Febbraio ci sarà un calo del 4,9% con un volume di 1,54 mln di teu, che a Marzo salirà del 5,2% a 1,7 mln. Entrambe le oscillazioni sono legate al nuovo anno lunare e le relative chiusure delle fabbriche in Asia.

Previsto nel mese di Aprile un traffico di 1,78 mln di teu (+ 2,1%) che a Maggio raggiungerà 1,87 mln (+ 1%).

Investimento ungherese nel porto di Trieste

TRIESTE – La conferma della volontà del governo ungherese di procedere con l’investimento nell’area ex Aquila del porto di Trieste da una parte, e dall’altra la constatazione congiunta di come l’iter amministrativo del progetto stia avanzando nella direzione indicata dagli accordi sottoscritti lo scorso luglio.

Questo l’esito dell’incontro che si è tenuto a Trieste tra il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e il vice sottosegretario di Stato allo Sviluppo economico transfrontaliero dell’Ungheria, Péter Kiss-Parciu (*nella foto*).

Fedriga, ricordando la portata dell’impegno finanziario di parte magiara che prevede un significativo allargamento dello sviluppo dello scalo triestino, ha ribadito l’importanza strategica dell’operazione per l’economia di tutta la regione. In particolare per quel che riguarda la crescita degli spazi retroportuali – Ferneti (Ts), Cervignano, Pordenone e Gorizia – che fanno del Friuli Venezia Giulia, grazie al trasporto intermodale, una piattaforma logistica funzionalmente collegata con il Centro e l’Est Europa.

Come sottolineato ancora dal governatore, il valore della partnership è ben rappresentato dalle performance dell’economia di Budapest, il cui tasso di crescita in questi ultimi anni tende a essere superiore rispetto a quelle che sono in termini numerici le aspettative dei mercati.

Fedriga ha quindi concluso dichiarando che quella con il governo ungherese “è una collaborazione importante che, affondando le sue radici nella storia dei nostri territori, guarda con straordinario dinamismo al futuro”.

Debutta in mare la più grande nave per il bunkeraggio di GNL, rifornirà CGM CMA

SHANGHAI - Completate le prove in mare in Cina, per la più grande nave per il bunkeraggio di GNL. Nel 2018, Total Marine Fuels Global Solutions (TMFGS) e il gruppo armatoriale Mitsui O.S.K. Lines (MOL) hanno siglato un accordo per il noleggio a lungo termine della nave, in base al quale l'unità sarà gestita da una consociata britannica di MOL. La compagnia di navigazione giapponese MOL, con sede a Toranomon- Minato- Tokyo, dispone di una flotta composta da dry carriers, ro-ro, Lng carriers, portacontainer e petroliere. La nuova nave sarà in grado di trasportare di 18.600 metri cubi di gas naturale liquefatto, descritta come la più grande nave al mondo di questo tipo, è attualmente in costruzione presso il cantiere navale di Hudong-Zhonghua Ship building di Shanghai. La nave è dotata di tecnologie innovative per i serbatoi e soddisfa i più elevati standard ambientali grazie all'uso di GNL come combustibile e alla completa rigenerazione del gas. La sua consegna è prevista per giugno 2020, la nave è lunga 135,5 metri ed andrà ad operare nel Nord Europa, dove rifornirà di GNL le navi della compagnia armatoriale francese CGM della CMA, comprese le nove navi portacontainer ultra-large (ULCV) per un periodo di almeno dieci anni.

Ecco i traffici portuali di Livorno: solite navi, più LNG meno bunker

LIVORNO – Con la consueta tempestività, l’Avvisatore Marittimo livornese di Massimo Moniga ha reso noti i dati statistici più importanti dei traffici portuali dello scalo, ricavati dal proprio puntuale riscontro dai registri di passaggio delle navi. Sono dati non ufficiali, perché saranno poi seguiti da quelli elaborati dall’AdSP: ma sulla quale esattezza non c’è da dubitare.

Tutto ciò premesso, riportiamo alcuni degli elementi fondamentali dei dati trasmessi. Come si vede dalla tabella (con i giri) il totale delle navi arrivate nel 2019 a Livorno è pressoché uguale a quello dell’anno precedente (+0,94%) con una forte crescita per quelle di trasporto impiantistica, di LNG, di contenitori nei ro/ro (+14,29% ma con piccole cifre) e con un moderato aumento di passeggeri dei traghetti e delle crociere. In forte calo il bunker in generale (-55,37%) e la merce varia: è sparito (-100%) il cemento. Le navi fullcontainers sono diminuite (-7%) ma è aumentata la portata di quelle arrivate.

La “torta” che indica la composizione percentuale del traffico navale su Livorno vede in primo piano i traghetti (37,5%) seguita dai ro/ro (24,7%) e quindi dai contenitori (10,2%). Le provenienze delle navi traghetto vede in testa Olbia seguita da Bastia e da Golfo Aranci. Per le navi passeggeri ci sono stati 27 arrivi di più per un totale di 804.185 croceristi (5,8% in più). La “Norwegian Epic” è quella che ha portato più passeggeri in un colpo: 4.954 il 22 agosto. La nave in assoluto più lunga è stata la MSC “Maria Elena” (336,6 metri per 45,6 metri di larghezza). Il pescaggio massimo consentito e attuato è passato a 12 metri nella Strettoia del Marzocco.

Sostanzialmente dunque il porto ha registrato nel 2019 una tenuta dei traffici, con qualche diminuzione nelle auto allo sbarco (legata al rallentamento del mercato) e con una buona tenuta nei due terminal contenitori della Darsena Toscana, il TDT e il Lorenzini. Le analisi qualitative saranno presto fornite sia dai terminal che dalla stessa AdSP del presidente Stefano Corsini.

Sulphur Cap, primi passi tra costi e disponibilità

GENOVA – Tutti zitti o quasi: in punta di piedi infatti i commenti sulla recentissima entrata in vigore della normativa internazionale della “Sulphur Cap” (IMO2020) che ha abbassato lo zolfo presente nei carburanti navali allo 0,5%. Nel frattempo però s’incrociano molti commenti. C’è chi sosteneva, solo a fine novembre (Francesco Bottino in una nota sul web) che “l’impatto del sulphur cap potrebbe risultare particolarmente gravoso (quando non fatale) per le società più piccole che, avendo poco potere contrattuale, non riusciranno a ribaltare gli extra-costi sui loro clienti e ne faranno quindi le spese direttamente”.

Meno preoccupazioni sull’offerta del bunker low sulphur : in Italia la produzione e la distribuzione sembra già sufficiente. In particolare viene ricordata la raffineria Iplom di Busalla (Genova), collegata via oleodotto al porto del capoluogo ligure che ha già avviato da alcuni mesi la commercializzazione di Very Low Sulphur Oil, sia per clienti locali che a livello internazionale.

Anche il gruppo Saras – sempre secondo il citato report – è partito da mesi con la produzione di questo nuovo tipo di bunker nella sua raffineria di Sarroch, affiancando anche un ulteriore servizio, ovvero la fornitura fisica (tramite piccole navi cisterne chiamate bettoline) nel porto di Cagliari. Da non dimenticare che alcune compagnie di traghetti, specie regionali, non hanno problemi in quanto le proprie navi (vedi Toremar) utilizzano gasolio, che rientra nelle norme IMO.

ExxonMobil, tra i grandi players mondiali, ha recentemente elencato i porti mondiali in cui è disponibile il suo bunker low sulphur, tra cui compare anche quello di Genova: ma quasi tutti i costieri italiani più attivi hanno già a disposizione il Very Low Sulphur Oil, come quello di Livorno, sia pure in alternativa anche al fuel tradizionale che continua ad essere utilizzato dalle navi che hanno scelto di installare gli Scrubbers. Una soluzione, quest’ultima, che ha visto anche l’evoluzione dei suddetti “filtri”, prodotti sempre più raffinati e capaci di intercettare la quasi totalità degli elementi nocivi dei fumi, come quelli realizzati dalla Gas and Helt del Canale dei Navicelli tra Livorno e Pisa.

Rimane da valutare, a tempo debito, quanto inciderà davvero la Sulphur Cap sui costi per gli armatori. E quale evoluzione si avrà sul mercato del fuel la crisi in atto in Medio Oriente e in Libia per i noti episodi di guerra.

Effetto Imo 2020: le navi senza scrubber rallentano la velocità

Un primo tangibile ed evidente segnale dell'entrata in vigore dal 1 gennaio scorso del Low sulphur cap imposto dall'Imo è il rallentamento delle navi che non hanno installato gli scrubber.

A descrivere il fenomeno con un apposito istogramma è la società di brokeraggio Arrow Shipbroking Group che, dopo averne osservato le prestazioni dallo scorso settembre, nei primi dieci giorni dell'anno ha osservato un netto cambiamento della velocità di servizio delle navi che non hanno installato i depuratori dei fumi di scarico.

“Le risultanze indicano che sta emergendo un mercato del trasporto marittimo a due velocità: da un lato le navi con gli scrubber che non accennano a rallentare la loro velocità di servizio media, mentre quelle che bruciano carburante a basso tenore di zolfo hanno ridotto in maniera sensibile il loro ritmo” sottolineano da Arrow.

Nel grafico vengono riportate le velocità sia di navi bulkcarrier Capesize sia di petroliere Vlcc che, nel caso delle unità sprovviste di scrubber, sono rispettivamente calate dopo l'1 gennaio da oltre 12 a 10 nodi e da 13,1 a 12,4 nodi.



Quanto rumore c'è in un porto? Studio europeo dell'Università

Francesca Forleo

I rumori delle gru e quelli delle navi. Il frastuono dei cantieri navali, il brusio dei tir che vanno e vengono lungo le banchine. Quante sono le fonti di rumore in una zona portuale? «Talmente tante che, fino ad oggi, a differenza di quanto accade in ambito ferroviario o aeroportuale, ancora non è stato elaborato un modello previsionale d'impatto acustico dei

porti. Ora stiamo cercando di elaborarlo», spiega Corrado Schenone, professore di Fisica e tecnica all'università di Genova. Insieme ai colleghi Davide Borrelli del Dipartimento d'Ingegneria meccanica ed Enrico Rizzuto e Tomaso Gaggero del Dipartimento d'Ingegneria navale, elettronica ed elettrotecnica, Schenone coordina uno dei sei progetti Italia-Francia dedicati proprio allo studio dei rumori portuali, il progetto

Report. Dei nove i milioni di euro destinati a finanziare tutti e sei i progetti di ricerca, 800 mila euro sono assegnati all'Università di Genova che, con Report, cerca proprio di elaborare un modello previsionale dell'impatto acustico.

«I porti sono una realtà complessa, con tante specificità diverse, tanti tipi e forse sarebbe meglio dire sorgenti, di rumore che è molto complesso tradurre in modelli, anche per ra-

gioni pratiche come la difficoltà di accedere alle aree portuali. Le quali, per definizione, sono chiuse agli esterni. Provare a creare un modello di predi-

zione è l'aspetto più innovativo di questa ricerca, che contempla pure l'impiego d'una strumentazione particolare, una camera acustica da punta-

re sulle grandi sorgenti per poterne determinare le emissioni». Ingegneria, però, non è soltanto capofila del progetto Report ma partecipa, insieme agli altri atenei, a 4 di questi 6 progetti sul tema del rumore finanziati dall'Unione europea. In particolare, l'ateneo genovese, che sta per chiudere un contratto di ricerca sullo stesso tema con Fincantieri, è coinvolto in Rumble, che tratta i grandi porti commerciali, MonAcumen, sulle misurazioni e caratterizzazione del rumore portuale, e Decibel, dedicato ai piccoli porticcioli turistici diffusissimi in tutta la Liguria. Il team di ricerca è multidisciplinare e ne fanno parte i professori ma anche assegnisti, dottorandi, amministrativi. —