

RASSEGNA STAMPA DEL

16 gennaio 2020

L'autunno freddo dei porti spagnoli

Genova - Se il clima autunnale è stato eccessivamente caldo nel 2019, novembre ha invece portato una metaforica gelata nei volume di traffici containerizzati dei porti spagnoli. Il penultimo mese dell'anno ha visto un calo dei container del -5,98 per cento rispetto allo stesso periodo del 2018, con la movimentazione di 1,356 milioni di teu, dopo che già il mese di ottobre aveva dato segni di raffreddamento dei traffici. Il dato complessivo dell'anno passato dovrebbe comunque essere ancora positivo, visto che negli undici mesi fra gennaio e novembre, nonostante la frenata finale, si è registrata una crescita del 2,23 per cento (16,1 milioni di teu). Una piccola crescita che non riduce le preoccupazioni degli operatori, alimentate anche dal cattivo andamento dei noli marittimi. Il Valencia container freight index, che misura il valore medio dei noli dal porto di Valencia, è sceso dello 0,27 per cento nel 2019, con un tracollo del -3,70 per cento nel mese di dicembre.

Per quanto riguarda i traffici spagnoli, il calo maggiore si è avuto nel trasbordo dei contenitori. Il transshipment ha registrato a novembre 715.635 teu, ossia -6,61 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Ma la diminuzione è comunque generalizzata in tutti i settori. Il traffico nazionale fra porti spagnoli è sceso del 5,54 per cento, con 165.374 teu. L'import-export con l'estero è a sua volta diminuito del 5,11 per cento sul 2018, con 475.095 teu. Fra i maggiori porti per container, soltanto Algeciras ha visto un aumento a novembre: +3,46 per cento con 415.061 teu. Di questi, la crescita maggiore è dovuta al traffico di destinazione finale, che però rimane minoritario sul totale (+6,43 per cento, 60.469 teu), mentre il transshipment è cresciuto del 2,96 per cento (354.592 teu). Algeciras non ha però assorbito tutto quello che nel frattempo è stato perso da Valencia e Barcellona. Valencia ha perso, sempre nello scorso mese di novembre, l'8,31 per cento (410.665 teu), con il traffico nazionale e di import export in caduta libera (-10,45 per cento, 185.412 teu), e una brutta battuta d'arresto per il transshipment con 225.253 teu e - 6,48 per cento. Ma il segnale peggiore arriva da Barcellona, che ha perso il 13 per cento (243.694 teu). Tracollo dovuto soprattutto al transshipment (-27,66 per cento, 88.378 teu), mentre il traffico nazionale e di import-export si è attestato a -1,65 per cento (155.316 teu).

Gas serra, Bimco chiede che i limiti Imo siano ancora più stretti

Genova - Cresce la tensione in Medio Oriente, dall'Iran alla Libia, e cresce l'influenza in quest'area di paesi come Turchia e Russia. L'obiettivo è il controllo di importanti giacimenti di petrolio e idrocarburi. Molti si chiedono come mai una potenza come gli Stati Uniti, che tradizionalmente hanno basato la loro strategia in politica estera sull'esercizio dell'influenza politica e militare nei paesi produttori di petrolio, abbia lasciato tanto spazio di azione ai concorrenti.

La risposta più diffusa e più plausibile è che **l'attuale amministrazione di Washington, guidata dal presidente Donald Trump, stia commettendo un grave errore strategico**. Un'altra ipotesi, però, si può indirettamente ricavare dalle parole del **vice-segretario generale di Bimco, Lars Robert Pedersen**. «Probabilmente - scrive Pedersen nelle "Reflections 2020" di Bimco, appena pubblicate - la transizione verso combustibile con un sempre maggiore contenuto di idrogeno porterà a superare l'attuale dipendenza dal petrolio» dell'industria marittima.

Considerando che Bimco è forse la maggiore associazione internazionale di armatori e che rappresenta circa il 65 per cento del tonnellaggio mondiale, quella di Pedersen è una testimonianza di come si stiano muovendo le imprese internazionali, prendendo molto sul serio il cambio di paradigma sul fronte della produzione di energia.

Se è vero, come affermano gli esperti, che l'epoca del petrolio come principale fonte di energia del pianeta è destinata a durare ancora a lungo, per contro le parole di Pedersen mostrano che si è messo in moto un meccanismo per cui il ruolo dell'oro nero è destinato progressivamente a ridursi in futuro. Addirittura, Bimco auspica che gli sforzi legislativi che si stanno effettuando per arrivare a una riduzione delle emissioni prodotte dai combustibili fossili possano ulteriormente accelerare. Se il settore dello shipping sta ancora cercando di capire quali sono stati e quali saranno gli effetti dell'entrata in vigore, dal primo gennaio 2020, dei nuovi limiti di emissioni di zolfo delle navi, il Bimco va oltre e guarda alle scadenze che riguardano le emissioni di gas serra (Ghg), in primis l'anidride carbonica. Nel 2018 l'Imo ha adottato una strategia iniziale che prevede che entro il 2030 dovrà essere ridotto del 40 per cento il livello di Ghg prodotti dalle navi, rispetto al valore del 2008, e che nel 2050 la riduzione dovrà arrivare al 50 per cento. Ma secondo Pedersen l'industria marittima ha già fatto progressi notevoli e questi limiti devono essere ulteriormente innalzati. Lo scorso autunno, Bimco aveva già proposto a Imo di rafforzare l'utilizzo dello slow steaming, ossia della riduzione della velocità delle navi.

«Questa mossa - scrive Pedersen - impedirebbe di perdere i risultati ottenuti dal 2008, che ammontano a oltre il 10 per cento in termini assoluti». Il dubbio per Bimco non è se gli obiettivi di riduzione dell'anidride carbonica e dei Ghg dell'Imo saranno raggiunti nel 2030, ma se questi obiettivi possano essere resi più ambiziosi. In particolare quando, nel 2023, l'Imo riprenderà in mano la strategia iniziale del 2018 per elaborare una strategia finale di riduzione dei gas serra. «Insieme a altri soggetti del settore marittimo - aggiunge il vice-segretario - Bimco ha anche suggerito di imporre un prelievo di 2 dollari a tonnellata sulle vendite di combustibile per il bunkeraggio, allo scopo di costituire un fondo di 5 miliardi di dollari per sviluppare le tecniche di

riduzione di Ghg nello shipping. La proposta dovrebbe essere presa in considerazione alla prossima riunione della Commissione per la protezione dell'ambiente marino (Mepc) dell'Imo che si riunirà nel corso del 2020». Secondo Pedersen, è improbabile che le navi continueranno a utilizzare il petrolio come fonte di energia, perché il contenuto di carbonio di questo combustibile renderebbe impossibile raggiungere gli obiettivi di riduzione dei Ghg nel 2050. Le tecniche attualmente esistenti di riduzione delle emissioni di carbonio «semplicemente non possono essere utilizzate su larga scala sulle navi».

Per trovare una soluzione adatta, il Bimco propone quindi di puntare sulla ricerca e lo sviluppo di combustibile alternativo.

Primo passo per il polo dei vuoti di MSC a Gioia Tauro

La volontà del gruppo MSC di consolidare la propria presenza a Gioia Tauro, dove da qualche mese è l'azionista unico del terminal container MCT, ha trovato un'ulteriore conferma.

L'avvio dell'attività di Medrepair (svelato da Ship2Shore), società che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che della loro ispezione e del monitoraggio, nonché dell'assistenza del contenitore a bordo nave e a terra, è da oggi un fatto, con l'avvenuta consegna da parte dell'Autorità Portuale delle strutture (un'area di 37.500 mq di cui 6.200 coperti) chieste in concessione ventennale dalla joint venture fra Medlog (68%) e Contrepair (32%): la prima fa appunto capo a MSC, la seconda all'imprenditore genovese Filippo Dellepiane (ma è partecipata da LSCT e Marinvest, la prima partecipata la seconda controllata da MSC).

“È stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto” ha spiegato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale Andrea Agostinelli, consapevole che l'operazione “potrebbe essere il primo passo verso la creazione di un polo dei vuoti di MSC a Gioia”. Scenario che, evidentemente, darebbe una stabilità inedita ai traffici dello scalo, tornati da qualche mese a crescere.

Sull'iniziativa di MSC pendeva un ricorso, accolto in via cautelare dal TAR di Reggio Calabria, di C&T Logistics, partecipata del gruppo siciliano-calabrese Caronte&Tourist, che a Gioia Tauro non opera come armatore o terminalista ma gestisce un magazzino per la logistica dello scalo: “Eravamo convinti della correttezza del nostro operato e quindi pronti all'eventuale appello in Consiglio di Stato. La cosa però avrebbe dilazionato i tempi dell'insediamento di Medrepair, a detrimento di tutto lo scalo. C&T, per fortuna, si dev'esser resa conto del quadro giuridico e delle potenziali conseguenze e si è chiamata fuori” ha chiuso Agostinelli. Medrepair impiegherà all'inizio 11 persone, facendo ricorso all'Agenzia del Lavoro dell'Authority e riducendone così ulteriormente il numero di lavoratori (scesi a 35) in cerca di ricollocazione.

A.M.

Embargo finito: le navi da crociera tornano a Istanbul

Istanbul - Le grandi navi da crociera tornano a scalare Istanbul. A dispetto delle tensioni nell'area mediorientale, è questa la tendenza che emerge dai cataloghi delle maggiori compagnie per il prossimo biennio. Dopo una timida ripresa nel 2019 con 13 toccate, la metropoli turca ha ricevuto 64 prenotazioni per il 2020 che saliranno a ben 170 per il 2021. Il fallito golpe del 2016 aveva procurato danni incalcolabili al turismo nel Paese di Erdogan, e anche le compagnie crocieristiche avevano abbandonato una destinazione ritenuta poco sicura. Le navi passeggeri avevano così deviato le proprie rotte andando ad intasare i porti del Mediterraneo Occidentale e della Grecia. Fortunatamente la situazione si è stabilizzata e le compagnie hanno ripreso negli ultimi tempi a scalare regolarmente in Turchia, "riabilitando" prima i porti dell'Asia minore, poi gradualmente anche Istanbul, ritenuta meno sicura per essere il centro politico del Paese. Ad oggi quasi tutti i marchi internazionali l'hanno reinserita nei loro programmi, incluse le nostrane Costa Crociere e Msc Crociere.

Le istituzioni dell'antica Costantinopoli hanno dimostrato di credere molto in questo settore del turismo, tanto che è stato fatto un grosso investimento per realizzare il nuovo terminal di Galataport che sarà inaugurato il prossimo marzo per essere a pieno regime l'anno venturo. Si stima che le nuove strutture saranno in grado di ricevere ben 1,5 milioni di passeggeri l'anno. Un potenziale però difficile da raggiungere visto che prima della crisi erano stati 683.000 gli ospiti arrivati in città nel 2013 (tutta la Turchia invece aveva registrato 2 milioni di crocieristi nel 2012). Sono ormai a buon punto i lavori per il nuovo waterfront portuale che sarà situato nel quartiere centrale di Karaköy. L'area ospiterà un terminal crociere di livello mondiale, hotel e varie boutique, caffetterie e ristoranti, oltre a spazi per uffici. Il terminal comprende una struttura in grado di fornire servizi per le navi più grandi del mondo anche in regime di home port.

Parliamo di aree per i controlli doganali, per il check-in e confortevoli sale d'attesa. I passeggeri potranno sbarcare nel cuore della città facendo contenti gli armatori, che potranno beneficiare dell'altra redditività di questo scalo. E' infatti difficile poter visitare questa vasta capitale culturale da soli: i passeggeri sono di fatto obbligati ad optare per le escursioni organizzate dalle navi. Si parla di un 85% dei passeggeri contro una media del 40-45% di un altro scalo popolare come Barcellona: questo dato si concretizza in oltre 450.000 euro di incassi extra per ogni nave (ogni tour viene a costare in media circa 150 euro). Va ricordato che l'offerta turistico-culturale di Istanbul non ha eguali: la sola Royal Caribbean offre 20 tipi diversi di escursioni contro le 5/6 di Barcellona o Marsiglia. Per questo motivo è molto vantaggioso fermare le navi anche in overnight per espandere l'offerta turistica.

La ripresa di questa destinazione top del Mediterraneo sarà un grosso vantaggio sia per gli armatori che per l'economia cittadina, visto il fiume di denaro che sarà riversato dai crocieristi. Un nave passeggeri da oltre 4.000 ospiti lascia ad ogni toccata una media di 700.000 euro in città. E' stato stimato che l'intero comparto turistico di Istanbul vale un miliardo di dollari l'anno, una cifra enorme che la crisi aveva drasticamente ridotto. Oggi che i problemi di sicurezza sembrano superati, l'incubo "zero passeggeri" conteggiati nel 2018 diventerà presto un lontano ricordo.

Diversificazione spinta per Cosulich, ora presente anche sui fiumi dell'Est Europa

Non si ferma praticamente mai la vis imprenditoriale di Augusto Cosulich, che salta da un business all'altro con incessante continuità d'azione, concludendo nuovi affari in giro per il pianeta, nella vasta e articolata galassia dello shipping (e costellazioni affini).

Solo due settimane fa l'imprenditore genovese – che definire solo agente marittimo (attività tradizionale, alimentata dai rapporti storici col mega-gruppo statale cinese Cosco) sarebbe oggi quanto riduttivo, visto che imprende a tutto tondo in settori anche in apparenza slegati fra loro – aveva annunciato un importante 'colpo' in Estremo Oriente.

Infatti la Fratelli Cosulich, che da tempo opera nel porto di Singapore come bunker supplier, aveva rilevato una moderna bettolina, portando così al sesto la sua flotta singaporiana di proprietà.

Adesso con un blitz inatteso, il 65enne armatore – pare quest'ultima essere la sua accezione più congruente, considerato che l'attività prediletta negli ultimi anni è quella di ricostituire quella compagnia di navigazione con unità di proprietà che è nelle corde di un gruppo ultracentenario – è volato in Ucraina per mettere a segno un altro *achievement* di grande rilievo.

Segnalato in arrivo nella giornata di lunedì nella capitale Kiev da nostre fonti locali, Augusto Cosulich, da noi intercettato proprio sul piede di partenza per l'Est Europa, ha confermato il nuovo business di imminente chiusura con il contrattare della circostanza.

Il nuovo partner ucraino è la Argo Shipping Company, società sita a Kherson, porto fluviale sul Dnepr (uno dei maggiori corsi d'acqua della regione bielorusa e terzo per lunghezza in Europa dopo Volga e Danubio), così chiamata in omaggio all'antica omonima colonia greca (Cherson) fondata in Crimea.

“La Fratelli Cosulich ha completato l'acquisto di 2 navi fluvio-marittime gemelle da 3.737 dwt e 2.614 gt denominate rispettivamente Nevado 32 e Nevado 34, con l'impegno di noleggiare le stesse alla società venditrice Argo Shipping, che effettua da tempo il trasporto di materiali siderurgici dai porti nazionali di Zaporizhstal, Zaporozhye, Dnipopetrovsk, Kamenskoe a Kherson (tutte località sul fiume Dnepr) ed i porti della Turchia” spiega l'imprenditore in esclusiva a *Ship2Shore*.

Ma non è tutto.

“Questo investimento fa parte di una strategia ben precisa che ha lo scopo di diversificare le nostre attività logistiche nel campo siderurgico e di offrirci al mercato mondiale come uno dei maggiori operatori specializzati in questo settore. Le due navi rappresentano pertanto solo l'inizio di un investimento che potrebbe portare la flotta di navi fluviali sul Dnipro (*questa la traduzione in italiano, ndr*) a un numero compreso tra 5 ed 8 unità” prosegue Cosulich, che intende dispiegare la sua forza d'urto in Ucraina in maniera non sporadica e occasionale, ma strutturata ed organica.

Infatti “è prevista, anche in futuro, l'apertura di un ufficio a Kiev per la gestione delle navi acquistate e per la gestione dei carichi. Ricordiamo che siamo già presenti sul mercato ucraino

attraverso la partnership con il colosso siderurgico Metinvest, prima industria logistica dell'Ucraina e tra le prime 5 al mondo. Per questa corporation ucraina, Fratelli Cosulich si occupa del trasporto di bramme da Mariupol ai principali porti italiani” prosegue il poliedrico imprenditore genovese, che nel viaggio lampo a Kiev – una sorta di ‘veni, vidi, vici’, avendo siglato l’accordo in meno di 24 ore – si è fatto ‘scortare’ da due professionisti di fiducia di alta gamma. “L’acquisizione di queste navi è stata possibile anche grazie alla collaborazione professionale di Massimo Dentice, broker marittimo di lunghe tradizioni, e dello Studio Legale Turci (*era presente il contitolare, l’avv. Marco Turci, ndr*), che ha curato tutte le pratiche relative all’operazione finanziaria-commerciale”.

Argo Shipping Group & C.A.S. Shipping Ltd., proprietà di Oleksandr Vovchuk, general manager, e di sua moglie Ludmila, è un piccolo gruppo armatoriale e logistico ucraino specializzato nelle spedizioni marittime e fluviali, con una propria flotta di 11 unità, per una stazza complessiva di 33.000 tonnellate, che trasportano merci dai porti dell'Ucraina ai porti di Italia, Croazia, Grecia, Turchia, Bulgaria, Romania, Egitto, Israele, Georgia e altri paesi del Mar Nero e della regione mediterranea. Leader nel mercato ucraino della navigazione marittima e fluviale, i cui volumi aumentano anno per anno, Argo ha come asso di traffico principale la rotta tracciata in patria dal fiume Dnepr e, attraverso il Mar Nero, il Danubio, risalendolo sino al porto magiaro di Budapest.

Le due navi rilevate dall'Italia sono general cargo da 90 metri di lunghezza, 15 metri di larghezza e 3,2 metri di pescaggio, costruzioni rispettivamente del 2005 e del 2006 del cantiere turco Ceksan.

Classificate dal Russian Maritime Shipping Register e iscritte al compartimento navale di Taganrog, porto della Russia, le due navi hanno finora avuto destini paralleli.

La Nevado 32, prima di riacquistare l'attuale nome, era stata ribattezzata Ulus Star dal suo ultimo noleggiatore; analogamente la Nevado 34 (di un anno più moderna) si chiamava Ulus Breeze.

Cosulich ha concluso l'acquisto diventando owner tout court, lasciando (almeno inizialmente) l'attività gestionale delle due unità al venditore, che dunque mantiene shipmanagement tecnico e commerciale delle unità gemelle.

Angelo Scorza

Orsero compra quattro piattaforme logistiche

È tutta interna alla galassia Orsero l'ultima operazione conclusa dal gruppo specialista nell'importazione e distribuzione di frutta fresca.

La controllata Fruttital ha infatti rilevato (per un valore complessivo di 17 milioni di euro) quattro piattaforme logistiche di cui già si serviva per la distribuzione e per l'attività di fresh cut (o IV gamma, ovvero il confezionamento e trattamento di prodotti ortofrutticoli freschi). A cedere, la società Nuova Beni Immobiliari, che la nota del gruppo definisce "parte correlata" dal momento che i soci di NBI sono anche soci di FIF Holding Spa, controllante di Orsero (tra questi, la stessa Raffaella Orsero).

Ritenuti strategici per il core business aziendale, i quattro immobili sono situati a Milano, Verona, Roma e Molfetta (in provincia di Bari) e complessivamente occupano una superficie di 34.500 metri quadrati. Ognuno – spiega una nota - comprende un'area di magazzino per la conservazione della merce a temperatura controllata, un centro di maturazione banane, area di lavorazione e confezionamento, area di ricevimento e spedizione, e uffici operativi. In aggiunta in quelli di Verona e Molfetta sono presenti i nuovi centri per la preparazione della frutta *fresh-cut*.

Come detto, gli immobili erano già nella disponibilità di Fruttital sulla base di un contratto di locazione, stipulato nel 2015 e con scadenza 2035, che prevedeva un canone annuo di circa 2,1 milioni di euro. La loro acquisizione, per 17 milioni di euro, sarà finanziata per circa 15 milioni tramite un mutuo ipotecario decennale e per la parte restante con le risorse proprie del gruppo derivanti dalla recente cessione di un immobile, non strumentale e non a reddito.

Nel 2019 il traffico dei container nel porto di Hong Kong è diminuito del -6,3%

Nel 2019 il porto di Hong Kong ha movimentato un traffico dei container pari a 18,34 milioni di teu, volume che si pone al di sotto del -6,3% rispetto all'anno precedente e che risulta inferiore di ben 6,13 milioni di teu rispetto al record annuale storico stabilito dallo scalo portuale nel 2008.

Il risultato di traffico containerizzato conseguito da Hong Kong pone lo scalo cinese all'ottavo posto nella graduatoria provvisoria dei primi porti container mondiali relativa al 2019 essendo stato scavalcato nella classifica dal porto di Qingdao.

Nel solo mese di dicembre del 2019 il porto di Hong Kong ha movimentato 1,58 milioni di teu, con una diminuzione del -5,7% sul dicembre 2018.

Lo scorso anno i terminal portuali della cinese CMPort hanno movimentato 111,78 milioni di container (+2,5%)

I terminal portuali che fanno capo alla China Merchants Port (CMPort), uno dei principali terminal operator mondiali nel segmento dei container, hanno chiuso il 2019 con un traffico di contenitori record pari a 111,78 milioni di teu, con una crescita del +2,5% sull'anno precedente. I soli terminal del gruppo in Cina, inclusa Hong Kong, e a Taiwan hanno movimentato 90,87 milioni di teu (+2,8%), mentre il traffico nei terminal esteri è stato di 20,91 milioni di teu (+1,2%), di cui 13,32 milioni di teu (-2,3%) movimentati dalla sola Terminal Link (TL), la società terminalista partecipata al 51% dal gruppo armatoriale francese CMA CGM e al 49% da CMPort.

Inoltre lo scorso anno i terminal portuali di CMPort hanno movimentato un traffico di rinfuse pari a 449,24 milioni di tonnellate, con un calo del -10,5%, di cui 442,95 milioni di tonnellate movimentate dai terminal cinesi del gruppo.

Nel solo quarto trimestre del 2019 il traffico containerizzato movimentato dai terminal di CMPort è ammontato a 20,23 milioni di teu, con un incremento del +4,7% sul corrispondente periodo dell'anno precedente, di cui 23,17 milioni di teu movimentati in Cina e Taiwan (+6,8%) e 5,05 milioni di teu nei terminal esteri (-4,2%). Il traffico delle rinfuse ha totalizzato 115,57 milioni di tonnellate (-8,7%).

Konecranes ristrutturerà le gru del container terminal della Yilport nel porto di Taranto

La turca Yilport Holding ha commissionato alla finlandese Konecranes i lavori di manutenzione e rinnovamento di 23 mezzi di sollevamento per il container terminal al Molo Polisettoriale del porto di Taranto, approdo che l'azienda turca gestirà nell'ambito di un contratto di concessione della durata di 49 anni siglato lo scorso luglio.

La commessa riguarda sette gru ship-to-shore e 16 gru a portale su rotaia attualmente inattive. Konecranes avvierà le attività nel corso di questo mese iniziando lo spostamento di 100 metri lungo la banchina delle sette gru STS con lo scopo di renderle operative e nel corso della prima metà di quest'anno effettuerà il rinnovamento di diverse gru a portale, per completare la ristrutturazione di tutti i mezzi su rotaia entro la fine del 2020.

Presentando l'accordo con Konecranes, Robert Yuksel Yildirim, presidente e amministratore delegato della Yildirim, capogruppo della Yilport Holding, ha sottolineato che «le opportunità offerte dal porto di Taranto richiedono un'assoluta attenzione». «Non vediamo l'ora - ha aggiunto - di riaprire il porto entro la fine del 2020, cui seguiranno ulteriori piani di reinvestimento».

L'azienda di manutenzione e riparazione di container Medrepair Italia si insedia a Gioia Tauro

Medrepair Italia, società che si occupa di manutenzione e riparazione, deposito, ispezione e monitoraggio dei container, inizierà ad operare anche nel porto di Gioia Tauro. Ieri, infatti l'Autorità portuale dello scalo calabro ha consegnato alla ditta le chiavi di un capannone situato nell'area retroportuale.

L'ente portuale ha specificato che il piano industriale presentato dalla Medrepair Italia precisa che l'azienda punta a servire direttamente il terminalista che gestisce il container terminal del porto di Gioia Tauro, che recentemente è passato sotto l'intero controllo del gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC), terminalista - ha precisato l'authority - che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un'area adiacente alla propria area in concessione. Per garantire la piena operatività dei propri servizi Medrepair Italia procederà all'assunzione di sei figure professionali da affiancare alle cinque già in organico.

Quella di assegnare un capannone a Medrepair Italia - ha spiegato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, «è stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto».

Il vertice di Confetra ha incontrato il ministro De Micheli

Oggi Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha incontrato il vertice della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) che ha illustrato le principali criticità del settore della logistica a partire dall'emergenza infrastrutturale che, soprattutto in Liguria e Piemonte - ha specificato il presidente della Confederazione, Guido Nicolini - sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il principale Sistema portuale del Paese. «Per non parlare - ha aggiunto - dei trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l'industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti».

Confetra ha evidenziato che a queste difficoltà si aggiungono poi quelle di portata internazionale: dall'ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit, che, per diverse ragioni, finiscono tuttavia per produrre il medesimo effetto di incertezza sui costi, sui contratti e sui servizi.

«Con le Autorità di Sistema Portuale ancora sotto scacco di procedura infrazione UE per il tema della tassazione, un dossier BER che rischia di consegnare l'industria logistica italiana a pochi oligopoli verticali, con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all'insegna della regolarità e della sana competizione di mercato - ha osservato Nicolini - ci pare chiaro che serva una visione di politica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all'intera supply chain logistica che, in Italia, con 110mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del PIL Nazionale (9%) dopo la manifattura».

Nel corso dell'incontro, svoltosi presso la sede del Ministero a Roma, Silvia Moretto, vice presidente vicaria della Confetra, ha sottolineato che «oggi arriva più merce, in meno porti, da lavorare in meno tempo. È - ha spiegato - uno degli effetti fisici di gigantismo navale e concentrazioni. L'80% dei teus in Italia arrivano in cinque scali, su vettori più grandi e con meno toccate. Paradossalmente innovazioni preziose come il pre-clearing, che velocizza ulteriormente lo sbarco, se non poste dentro una filiera efficiente e coordinata, finiscono per accrescere lo stress operativo sull'intera catena di movimentazione e distribuzione».

«Il tema del congestionamento dei principali nodi del Paese - ha proseguito Moretto - è un tema che necessita di una regia nazionale: riguarda committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, autorità di regolazione e governance della portualità, autorità dedicate ai controlli sulla merce, spedizionieri, e i cui effetti distorsivi si abbattano poi sull'ultimo anello, l'autotrasporto. Di fronte a un fenomeno sistemico non bastano tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico».

In occasione dell'incontro la Confetra ha chiesto al ministro di riattivare il Tavolo per la Legalità, di riprendere gli incontri del Tavolo per lo sviluppo del Cargo Aereo, di convocare l'Organismo di Partenariato della Logistica e dei Trasporti al fine - ha spiegato Nicolini - di «poter finalmente avere dei luoghi istituzionali permanenti e strutturati dove sviluppare, su tutti questi temi e per tutti i segmenti della filiera, un confronto quotidiano tra operatori di mercato e decisori pubblici».

Supporto unanime del tessuto produttivo della Comunità Valenciana al progetto per il nuovo container terminal di Valencia

Il progetto per la realizzazione di un nuovo container terminal nel porto di Valencia, che ha avuto il via libera del consiglio di amministrazione dell'Autorità Portuale dello scalo a fine, gode del supporto unanime del tessuto produttivo della Comunità Valenciana. Lo ha sottolineato l'ente portuale di Valencia rendendo noto l'esito di una indagine svolta per raccogliere opinioni sul progetto per la costruzione e la gestione del terminal che è stato presentato dalla Terminal Investment Ltd. (TIL) del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC), indagine che si è conclusa oggi e che ha raccolto oltre 200 documenti inviati da associazioni, imprese e privati che nella stragrande maggioranza si dichiarano favorevoli all'esecuzione del progetto.

L'Autorità Portuale ha evidenziato che il numero di osservazioni inviate dimostra l'interesse che il progetto ha suscitato nella società e nei diversi settori economici della Comunità Valenciana, che è consapevole dell'importanza che queste strutture avranno in termini di occupazione, di attività e di rilancio nel contesto internazionale per Valencia, per la Comunità Valenciana e per la Spagna.

L'ente portuale ha specificato che alle osservazioni positive inviate se ne aggiungono altre provenienti da organizzazioni sociali e di cittadini che hanno messo in evidenza alcuni elementi in materia ambientale che l'authority portuale ha precisato di condividere. L'ente ha reso noto che si impegnerà a studiare, analizzare e rispondere in modo costruttivo a ciascuna osservazione con l'obiettivo di cercare di integrare nel progetto i miglioramenti che si potrebbero ipotizzare.

Portolab: via alla terza edizione a Marina di Carrara

MARINA DI CARRARA – Si rinnova per il terzo anno l'appuntamento con Portolab, il progetto per circa 400 alunni delle scuole primarie della provincia di Massa-Carrara che visiteranno il porto di Marina di Carrara.

Fino al termine dell'anno scolastico ogni lunedì, giorno in cui è presente la nave Rosa dei Venti, le classi saranno accolte per scoprire le competenze ed i valori dell'attività portuale, spesso misconosciuta.

Un laboratorio a cielo aperto che prevede, prima della visita a bordo della nave, ro-ro che opera sulla linea Marina di Carrara/Cagliari, testimonianze da parte di importanti componenti della comunità portuale: Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera Marittima.

Nel primo incontro di Portolab a cui hanno preso parte il Comandante della Capitaneria di porto, Giuseppe Aloia, il Comandante del Gruppo di Marina di Carrara della Guardia di Finanza Luca Formica, il Responsabile della Dogana Marco Baglini, l'amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1828, Costanza Musso e la responsabile della comunicazione e Marketing dell'AdSp Monica Fiorini, sono stati mostrati ai 29 alunni delle classi quarta della Scuola primaria "S.D'Acquisto" e della quinta della "E.De Amicis", alcuni video istituzionali, raccontando loro quali sono le funzioni svolte nel porto.

Tutti gli studenti, accompagnati dalle insegnanti, sono poi partiti per la visita in porto dove hanno potuto assistere alle operazioni portuali, all'apertura di un container. Al termine, hanno visitato la nave partendo dalla stiva per arrivare fino al ponte di comando.

L'iniziativa è nata nel 2018 grazie alla collaborazione tra l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale e il Gruppo Grendi, che opera nello scalo toscano, visto il successo che da anni ottiene nel terminal Lsct del porto della Spezia dove migliaia di bambini hanno partecipato al progetto, nato nel 2006, su iniziativa del gruppo Contship Italia per raccontare la vita e il lavoro all'interno del porto e dei centri intermodali: un mondo che, per ragioni di sicurezza, è inaccessibile e poco conosciuto.

Infatti, prezioso è stato il supporto fornito da Contship per realizzare anche nel porto di Carrara il progetto.

Gioia Tauro: si insedia la Medrepair Italia

GIOIA TAURO – Nuovo insediamento al porto di Gioia Tauro dove l’Autorità portuale ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all’assistenza del contenitore a bordo nave e a terra.

Terminato l’iter istruttorio per l’asservimento della relativa concessione demaniale marittima, si aggiunge un altro tassello per lo sviluppo strategico del porto, con l’obiettivo di garantire un’ulteriore occasione di crescita all’intera infrastruttura portuale e al suo territorio.

Tutto ciò ha permesso all’Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l’operatività di un’azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese.

Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore.

Si tratta, infatti, di un’azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze.

“È stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment -spiega Agostinelli- ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto”.

A Gioia Tauro, quindi, l’azienda occuperà un capannone nell’area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione.

Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all’Autorità portuale di Gioia Tauro, l’azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un’area adiacente alla propria area in concessione.

A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all’assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall’infrastruttura portuale al territorio che la ospita.

Più traghetti per Capraia e Giannutri

IRENZE – Nuovi collegamenti per Capraia e Giannutri: ci saranno otto traghetti in più all’anno, quattro coppie di corse della linea Toremar A1, che permetteranno di raggiungere l’isola di Capraia da Livorno, mentre ben 44 collegamenti in più, 22 coppie effettuate sulla linea A5 con nave Ro-Ro uniranno la terraferma e Giannutri.

“Negli ultime mesi i cittadini hanno ripetutamente chiesto di aumentare il numero dei collegamenti delle isole minori, in particolare Capraia e Giannutri, con la terraferma” ha spiegato l’assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli.

La Regione Toscana ha accolto questa richiesta ed ha concordato con il gestore del servizio di continuità territoriale, Toremar, il potenziamento del servizio dal 2020 alla fine del contratto di servizio, in modo da renderlo anche più omogeneo a quello effettuato a beneficio delle altre isole.

“In particolare -continua Ceccarelli- l’isola di Giannutri vedrà un potenziamento rilevante dei collegamenti e, soprattutto, la possibilità di far arrivare sull’isola dei veicoli, necessari soprattutto per rifornimenti e servizi alla comunità, ad esempio trasporto rifiuti, gasolio, approvvigionamento idrico e di vivande”.

De Micheli incontra i vertici di Confetra

ROMA – La ministra Paola De Micheli ha incontrato oggi i vertici di Confetra al Mit. Da parte sua il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha posto l'accento sull'emergenza infrastrutturale che – soprattutto in Liguria e Piemonte – sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il principale Sistema portuale del Paese.

“Per non parlare dei trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l'industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti”, ha precisato Nicolini. A queste difficoltà si aggiungono poi quelle di portata internazionale – dall'ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit – che, per diverse ragioni, finiscono tuttavia per produrre il medesimo effetto di incertezza sui costi, sui contratti e sui servizi.

“Con le AdSp ancora sotto scacco di procedura infrazione Ue per il tema della tassazione, un dossier BER che rischia di consegnare l'industria logistica italiana a pochi oligopoli verticali, con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all'insegna della regolarità e della sana competizione di mercato, ci pare chiaro che serva una visione di politica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all'intera supply chain logistica che, in Italia, con 110 mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del Pil nazionale (9%) dopo la manifattura” ha concluso il presidente di Confetra.

Sulla stessa lunghezza d'onda la vice presidente vicaria della Confederazione, Silvia Moretto: “Oggi arriva più merce, in meno porti, da lavorare in meno tempo. E' uno degli effetti fisici di gigantismo navale e concentrazioni. L'80% dei teu in Italia arrivano in cinque scali, su vettori più grandi e con meno toccate. Paradossalmente innovazioni preziose come il preclearing, che velocizza ulteriormente lo sbarco, se non poste dentro una filiera efficiente e coordinata, finiscono per accrescere lo stress operativo sull'intera catena di movimentazione e distribuzione”.

“Il tema del congestionamento dei principali nodi del Paese è un tema che necessita di una regia nazionale: riguarda committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, Autorità di regolazione e governance della portualità, Autorità dedicate ai controlli sulla merce, spedizionieri, e i cui effetti distorsivi si abbattono poi sull'ultimo anello, l'autotrasporto. Di fronte a un fenomeno sistemico – ha concluso Silvia Moretto – non bastano Tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico”.

Al termine dell'incontro, i vertici di Confetra hanno chiesto al ministro di riattivare il Tavolo per la Legalità, di riprendere gli incontri del Tavolo per lo sviluppo del Cargo Aereo, di convocare l'Organismo di Partenariato della Logistica e dei Trasporti “per poter finalmente avere dei luoghi istituzionali permanenti e strutturati dove sviluppare, su tutti questi temi e per tutti i segmenti della filiera, un confronto quotidiano tra operatori di mercato e decisori pubblici”, ha ribadito il presidente Nicolini.

Ammoniaca come propellente. Accordo tra MISC, Samsung, Lloyd's Register e MAN

Vai a vedere che poi, alla fine, Emanuele Grimaldi aveva ragione, il primo armatore italiano ad aver indicato l'ammoniaca come alternativa all'idrogeno per alimentare i propulsori delle navi. MISC Berhad, Samsung Heavy Industries, Lloyd's Register e MAN Energy Solutions hanno annunciato che lavoreranno insieme su un progetto di sviluppo congiunto per una nave cisterna alimentata ad ammoniaca.

In linea con gli ambiziosi obiettivi dell'International Maritime Organization di dimezzare le emissioni di gas serra entro il 2050 (rispetto ai livelli del 2008), questa alleanza, si legge in una nota del Lloyd's Register, «è stata motivata dalla convinzione che l'industria marittima ha bisogno di maggior leadership e collaborazione». L'ambizione dell'IMO, secondo il Lloyd's, richiede che le prime navi a zero emissioni inizino a navigare entro il 2030.

L'ammoniaca è più facile da gestire dell'idrogeno. È più densa e a parità di peso contiene più combustibile. Richiede molecole più facilmente reperibili in natura per essere sintetizzata, liquefa in natura a otto atmosfere di pressione (l'idrogeno deve raggiungere i 160 gradi sottozero e richiede più pressione).

L'impegno per la decarbonizzazione caratterizzerà anche il decennio dello shipping. Una delle più recenti iniziative è il Getting to Zero Coalition, un accordo tra circa 70 operatori, tra cui Maersk e Shell, per portare la navigazione a zero emissioni entro i prossimi dieci anni (Informazioni Marittime ne ha parlato qui). L'argomento è stato anche al centro dell'ultimo Global Maritime Forum di Singapore ad ottobre scorso, che ha visto la partecipazione di 220 leader del settore.

I commenti

Yee Yang Chien, CEO di MISC Berhad, ha detto che gli operatori, almeno in questo campo, «non devono essere conflittuali e frammentati. Abbiamo bisogno di esempi più brillanti di partenariati e collaborazioni nel nostro settore ed è mia speranza il nostro incoraggi i nostri colleghi». Joon Ou Nam, presidente e CEO di Samsung Heavy Industries, ha detto che «è di vitale importanza e che le nuove tecnologie per azzerare le emissioni di carbonio, come l'ammoniaca, devono essere messe sul tavolo. Nick Brown, direttore del settore marittimo e offshore del Lloyd's Register, ha detto che le ambizioni dell'IMO «questi sono tempi entusiasmanti. È la quarta rivoluzione della propulsione del settore, che il Lloyd's Register ha supportato tutte: vento, carbone, petrolio e ora la decarbonizzazione». Bjarne Foldager Jensen, Senior Vice President a capo dell'Head of Two Stroke Business presso MAN, ha detto che «i motori diesel a bassa velocità sono il sistema di propulsione più efficiente per la navigazione trans-oceanica e funzionano già con un numero considerevole di carburanti. Non vediamo l'ora di aggiungere anche l'ammoniaca».

Tassatori tassativi

«L'esenzione fiscale concessa ai porti italiani costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.». Lo scrive la Commissione Europea in un avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 10 gennaio scorso, nel quale si dà comunicazione dell'avvio di una consultazione pubblica per raccogliere i pareri degli *stakeholder*.

La procedura si inserisce nell'ambito dell'indagine approfondita a carico dell'Italia avviata a novembre scorso sulla verifica dei presupposti di legittimità degli Aiuti di Stato concessi alle Autorità Portuali nostrane in termini di esenzione dal pagamento del reddito sulle imposte sulle società.

Per l'UE la mancata assoggettazione delle AdSP italiane al pagamento dell'IRES comporta un vantaggio selettivo. Si tratterebbe di un «trattamento di favore idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-UE», si legge nel documento.

La Commissione ricorda che le misure di aiuto di Stato possono essere considerate compatibili con il mercato interno solo in base alle deroghe di cui all'articolo 93, all'articolo 106, paragrafo 2, e all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE.

Con riferimento all'art. 93 (compatibilità con il mercato interno degli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio), la Commissione fa osservare che non tutti gli investimenti effettuati dalle autorità portuali rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolato, ma solo quelli che rispondono alle necessità del coordinamento dei trasporti.

«Nel caso di specie non vi sono indicazioni del fatto che l'aiuto sia specificamente finalizzato a finanziare tali investimenti. Al contrario, l'aiuto consiste in esenzioni dall'imposta sul reddito delle società che non sono legate ad alcun investimento particolare. Non risulta nemmeno che tali misure siano destinate al rimborso di obblighi di servizio pubblico».

Secondo l'UE l'esenzione al pagamento dell'IRES non risulta nemmeno ammissibile sulla base delle deroghe di cui all'art. 107, paragrafi 2 e 3. Per diversi motivi:

- Le Autorità Italiane non avrebbero fornito argomenti in merito all'applicabilità all'esenzione dall'imposta sul reddito delle società.
- Le misure in esame non sembrano essere collegate ad aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, ad aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionale o ad aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania.
- Con riferimento al paragrafo 3, si precisa invece che la misura non è destinata a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, né mira a realizzare importanti progetti di comune interessi europeo. E di sicuro, tale esenzione non favorisce lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso.

Per l'UE la misura contestata non può infine essere considerata una compensazione di servizio pubblico compatibile con il mercato interno: «Le autorità italiane – si legge nel parere provvisorio –

non hanno fornito alcuna informazione da cui si possa desumere che l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per le AdSP potrebbe essere giustificata ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE».

Inoltre, «la misura in questione, che lega l'importo dell'aiuto ai profitti realizzati, non è legata o limitata ai costi netti delle funzioni di servizio pubblico. Essa non discende neppure da un chiaro mandato conferito ai beneficiari delle misure per adempiere un siffatto incarico».

Queste sono le conclusioni cui è pervenuta in via provvisoria la Commissione. L'Italia e chi di interesse ha a questo punto trenta giorni di tempo dalla data di pubblicazione dell'invito sulla Gazzetta Ufficiale per trasmettere le proprie osservazioni.

di Marco Casale

Grendi aggiunge una nave e un porto (Torres) alla linea con la Sardegna

Esattamente fra un mese il Gruppo Grendi si prepara a raddoppiare capacità e toccate del proprio servizio regolare di trasporto marittimo per ro-ro e container fra la Toscana e la Sardegna.

Lo conferma l'amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso, spiegando che la seconda nave oltre alla Rosa dei Venti "dovrebbe arrivare a metà febbraio e dovrebbe servire a rinforzare il servizio Carrara – Cagliari, oltre ad aggiungere un'altra tratta, per ora non ancora comunicabile". La nave in questione è il ro-ro Severine (che ha una capacità di stiva per quasi 2.000 metri lineari di carico rotabile ed è adatta al sistema di cassette per l'imbarco e sbarco di container) mentre, secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, lo scalo destinato a entrare nel network di Grandi sarebbe Porto Torres.

Questo porto serve in particolare il nord dell'isola e attualmente è scalato regolarmente solo da una linea di Grimaldi che collega la Sardegna a Genova.

Per quanto riguarda infine i risultati del 2019, il Gruppo Grendi ha movimentato sulla linea fra Carrara e Cagliari 67.435 Teu e 20.285 semirimorchi per un totale di 1.733.585 tonnellate di merce. A questi vanno poi aggiunti i container movimentati al terminal di Cagliari per il vettore marittimo Msc e si parla di altri 6.746 Teu tra imbarco e sbarco e fra pieni e vuoti.

Nicola Capuzzo



Porti tassati, sindacati in trincea «Il governo non può tacere»

Simone Gallotti / GENOVA

La chiamata alle armi arriva dal parlamento, non dal governo. Almeno per ora. Se i deputati cominciano a muoversi, l'esecutivo sta ancora pensando alla creazione di una task force tecnica per tentare l'ultimo assalto a Bruxelles e provare a limare il provvedimento della Commissione sui porti italiani. Come raccontato ieri dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph*, l'Europa ha pubblicato in Gazzetta la "sentenza": le Authority

italiane non pagano le tasse e per questo falsano la concorrenza tra gli scali del Continente, aprendo nel contempo un'indagine formale.

PRESSING SULLA DE MICHELI

Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, è la prima a intervenire: «Serve una risposta unitaria del settore - scrive la parlamentare ligure - L'interpretazione di Bruxelles non tiene conto né del funzionamento del sistema fiscale italiano né della qualità pubblica delle Authority. Serve una risposta unitaria per far valere le ragioni delle autorità portuali italiane». La Paita chiede al governo un'azione politica e per questo "convoca" in parlamento la ministra: «Chiederemo un'audi-

zione in commissione del ministro dei Trasporti e delle categorie interessate al fine di individuare una linea comune di difesa che tenga conto degli argomenti di diritto e di fatto a favore delle Autorità portuali italiane».

OPERATORI E SINDACATI IN ALLARME

Ieri Confetra, la confederazione della logistica italiana, ha incontrato la ministra De Micheli. La lista delle emergenze del settore è lunga, ma quella più urgente è lo scontro con Bruxelles: «La Commissione non ha nulla da dire all'Austria sui transiti limitati al Brennero?» Attacca Ivano Russo, direttore generale della Confederazione. «Ribadisco che la natura delle nostre Authority nazionali è puramente pubblicistica e regolatoria. E' un dato che mi sembra sia sfuggito invece nell'analisi della Commissione. Vorrei sapere invece quali iniziative sta assumendo l'Europa rispetto alle palesi violazioni del trattato unico sulla libera concorrenza che l'Austria sta perpetrando con i limiti ai transiti dei camion al Bren-

nero. Quella è una vicenda che grida vendetta! Perché non è una questione di sostenibilità ambientale: la limitazione infatti vale per tutti, tranne che per i mezzi con origine e destinazione in Austria».

Anche i sindacati scendono in campo: «La posizione dell'Ue è un atto che mette in seria discussione l'assetto della legge 84/94 e quindi dell'intero sistema portuale italiano - attacca Natale Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil - Il nostro modello non va paragonato a quello degli altri Paesi e non va messo in discussione. Il governo non può continuare ad essere in una posizione di attesa». Anche la Cisl è dura: «Se Bruxelles costringesse l'Italia al cambiamento della natura giuridica delle Authority - spiega il Segretario Generale della Cisl Liguria Luca Maestripieri - diventerebbe automatico imboccare una nuova strada. La riforma Delrio non ha risolto tutti i nodi, ma la società per azioni creerebbe nuovi problemi. Molto un ente pubblico economico».



Salute sulle navi, rischio caos «Due soli medici si occupano di compilare 45 mila certificati»

Matteo Dell'Antico

Solo due medici e sette tecnici in organico per compilare 45 mila certificati l'anno.

Tutto questo accade nel primo porto d'Italia, lo scalo

del capoluogo ligure, su quelle stesse banchine che sono la principale industria della Liguria e uno dei primi motori economici di tutto il Nord Italia. A lanciare l'allarme che riguarda la carenza di personale all'interno dell'ufficio di Sanità marittima area di frontiera sono gli spedizionieri genovesi, che

denunciano come il primo porto del Paese sia anche quello che, di fatto, ha il minor numero di dipendenti a livello nazionale che si occupano di controlli sanitari e veterinari sulle merci.

«Per garantire ai traffici mercantili adeguate tempistiche servirebbe almeno il triplo di personale», sottolinea

Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. «Purtroppo - aggiunge - l'ufficio di Sanità marittima è ridotto all'osso è questo comporta tempi lunghi, che penalizzano il nostro sistema portuale e i nostri principali importatori, prima che tutte le pratiche che interessano le merci siano completate».

IL CONFRONTO

Se il divario tra Genova e altre città italiane è evidente, la distanza si allunga ancora se la situazione del capoluogo ligure viene confrontata con quella di altre realtà europee dove i servizi che interessano le merci vengono garantiti 24 ore su 24 tutti i giorni dell'anno, con strutture all'avanguardia e alta tecnologia a disposizione di chi deve controllare la qualità dei prodotti che finiscono sulle nostre tavole o che indossiamo.

«Il personale attualmente impiegato nei controlli in porto si fa carico di un lavoro enorme e solo grazie alla loro attività la merce non si blocca in banchina. Ma le procedure dovrebbero essere più veloci e questo potrebbe essere possibile solo con l'assunzione di nuovo personale. Negli ultimi anni non sono mai stati fatti concorsi, è stato assunto personale solo a tempo determinato che poi, alla scadenza del contratto, non è mai stato stabilizzato», chiude Botta.

Spediporto ha già denunciato nei giorni scorsi al ministero della Salute la situazione di estrema difficoltà che riguarda il capoluogo ligure con la speranza che gli addetti ai controlli sanitari e veterinari sulle merci aumentino

di numero. Gli stessi uffici genovesi si occupano pure del controllo degli equipaggi e delle condizioni di salute dei marittimi che si trovano a bordo delle navi.

Lo scorso anno, in porto, avevano creato forti preoccupazioni le condizioni di salute di un equipaggio marocchino che per mesi aveva vissuto a bordo di un traghetto ormeggiato nella zona delle riparazioni navali che era stato sequestrato dal tribunale di Genova. La cambusa della nave, dopo alcuni giorni, era rimasta senza provviste e i marinai non avevano

soldi per acquistare cibo. L'equipaggio è stato assistito dalle autorità marittime e solo dopo mesi ha potuto riprendere il mare per il Marocco.

PROBLEMI A SAMPIERDARENA

In questi giorni, sempre in porto, si sono registrati problemi pure nel principale ufficio doganale genovese, nella zona di Sampierdarena, ormai chiuso da oltre un mese per problemi infrastrutturali all'edificio che ospita il personale. Gli uffici, a causa della rottura dell'impianto di riscaldamento, di infiltrazioni d'acqua e di cedimenti strutturali, sono stati chiusi e i circa 45 dipendenti sono stati riposizionati in altri locali a disposizione dell'amministrazione doganale. —