

## RASSEGNA STAMPA DEL

20 gennaio 2020

## **La Spezia, container in calo del 5% nel 2019. Boom di merci a Carrara**

La Spezia - Il 2019 per il porto della Spezia ha avuto luci ed ombre. La movimentazione dei contenitori ha registrato 1,41 milioni di teu, con una flessione del 5%. Il trasporto su ferro che ha interessato il terminal Lsct ha movimentato circa 360 mila teu (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Sono stati 623 mila i crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila persone.

Ottimi risultati per il porto di Marina di Carrara, che forma con Spezia l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale: l'incremento del traffico merci è stato del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest'ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693 mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 Teu movimentati nell'anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.

## Una magnifica dozzina (di milioni di passeggeri) va in vacanza in alto mare

Anche nel settore delle crociere, non diversamente dall'altro dei container – pure preminente, anche in termini di ribalta mediatica – si stanno facendo giochi decisivi in vista di acquisire la pole position sul mercato nazionale e dunque sfruttare rendite di posizione lucratine negli anni a venire.

I big players internazionali – oltre ai due corridori ‘nostrani’ MSC e Costa, peraltro figli di gruppi con quartier generale all'estero, concorre in posizione di leadership la corporation turca GPH Global Ports Holding – stanno muovendo le loro pedine (anche) sul risiko tricolore di un settore che sembra davvero non conoscere pause per rifiatore.

È dell'altro ieri la notizia della firma congiunta, da parte delle due principali compagnie di navigazione operative nel Mare Nostrum, per la gestione delle crociere a Palermo, che oggi rimbalza da Taranto la notizia di una nuova manovra di successo portata a compimento dall'assopigliatutto delle crociere mondiali: il gruppo di Istanbul – per una curiosa coincidenza in parallelo con quanto fatto da pochi mesi dai compatrioti di Yilport nello stesso scalo ionico, versante container – hanno avanzato una richiesta di concessione sul traffico (tutto da costruire) del porto tarantino.

E così sono ormai pochissime (e in via di estinzione) le stazioni marittime in Italia ancora prive di una gestione affidata o agli stessi vettori utenti – che incastonano i terminal passeggeri nella propria filiera ‘A to Z’, ottimizzando il ciclo in un divenire più armonioso e soprattutto cercando di lucrare su ogni fase del ciclo – oppure a società ad hoc per svolgere idealmente il compito di concessionario delle banchine passeggeri, i cosiddetti cruise port network.

I numeri d'altronde sono inequivocabili: le crociere, in Italia come in Mediterraneo, in Europa e in generale nel mondo vanno a gonfie vele (anzi, cominciano ad andare a LNG, direbbe qualche tecnocrate, per essere ‘verdi’ e perciò eco-compatibili) e dunque marciano ‘avanti tutta’.

Il business mondiale vale ormai circa 150 miliardi di dollari (pari a 135 miliardi di euro), secondo cifre ufficiali rilasciate da CLIA Cruise Liners Industry Association e generano un effetto sociale indotto di 1.177.0000 posti di lavoro, pagando 50,2 miliardi di dollari di salari; a corollario il fattore di moltiplicatore delle crociere è ‘pesante’: ogni passeggero spende in media 376 dollari nelle città dei porti di imbarco e 101 dollari in ogni città dei porti di transito.

Le compagnie di crociere (in larga prevalenza fanno capo ai grandi poli nordamericani) hanno investito 22 miliardi di dollari nello sviluppo di navi a tecnologia sostenibile. Il settore è in costante crescita perché le compagnie investono sempre di più, essendo quella della vacanza in alto mare una domanda tipicamente offer-driven; navi sempre più grandi, accoglienti, ricche di attrattive e numerose suscitano nella grande massa dei non (ancora) adepti la voglia di saggiare una esperienza nuova e alternativa alla vacanza classica ed un po' ripetitiva.

Nel 2020 saranno varate altre 19 nuove navi, portando il totale della flotta mondiale a 278: dunque incremento del 7% in termini di numero di navi, perché se si considera il parametro della

dimensione, tale percentuale di incremento - considerando che ogni anno si costruiscono nei cantieri navali tendenzialmente navi sempre più grandi – potrebbe essere quantomeno doppia, se non oltre.

Se agli inizi degli anni '90 si stimava una 'penetrazione' del fattore crociera ancora nell'ordine dell'1% oggi quel numero percentuale ad una cifra è raddoppiato. Poco solo all'apparenza: in realtà è già un grande avanzamento quello segnato in un quarto di secolo di tumultuosa cavalcata, condotta sempre col segno + davanti al tasso di variazione anno su anno, salvo rarissimi casi di anni insanguinati da fatti tragici come il post Nine Eleven nella stagione 2002, gli anni della pericolosa instabilità sociale e politica delle diverse primavere arabe, da quella egiziana a quella turca.

Ma il potenziale di crescita è ancora enorme. Nel 2009 i passeggeri complessivi in tutto il mondo erano quasi 18 milioni, e di questi solo 3 milioni europei; nel 2018 erano stati oltre 28 milioni e nel 2019 il consuntivo si è attestato sui 30 milioni, di cui il 15% europei e il 2% (600mila) sono italiani. Nel 2020 secondo CLIA i crocieristi dovrebbero raggiungere 32 milioni, con incremento medio del +6,5% annuo nell'ultimo decennio, impensabile per altri filoni di turismo, shipping e forse dell'economia.

Il 2019 è stato anno record in Italia con 12,1 milioni di movimenti passeggeri nei porti nazionali per un +10% rispetto al 2018, oltre a 4.815 toccate di navi (+2,8% sull'anno precedente): nel 2009 erano meno di 9 milioni di passeggeri, per una crescita media annua del +3,5% nel decennio.

Le previsioni 2020 recitano di un patrimonio di 13 milioni di crocieristi, con incremento atteso di oltre il 6% e una crescita del 3% anche delle toccate nave a 4.950, prenotazioni di accosti alla mano.

Nel complesso nel Belpaese durante l'anno appena trascorso sono stati movimentati oltre 12 milioni di passeggeri, un notevole record, che supera di oltre 1,2 milioni il risultato, già molto positivo del 2018, allorquando i volumi erano andati in incremento di circa 1 milione di passeggeri, evidenziando il grande ritmo di crescita del filone delle vacanze in alto mare, in quasi costante aumento a doppia cifra: + 11,2% nel 2019 dopo il +9,4% del 2018 che aveva posto riparo al deficitario 2017 (-8%).

La classifica 2019 dei porti italiani vede, come logico attendersi, variazioni positive quasi in ogni porto, confermando quasi tutte le posizioni del ranking 2018.

Primeggia come sempre Civitavecchia (2,65 milioni di passeggeri, + 8%), seguita da Venezia (1,62 milioni, +2,5%).

Il testa a testa per il terzo gradino del podio vede Napoli (1,36 milioni, +21%), insidiata da vicino da Genova (1,35 milioni, + 25%) malgrado il notevole incremento dello scalo partenopeo.

Molto staccati, e bene al di sotto del milione di crocieristi, gli altri porti: Livorno (832mila, +5,5%) e poi con lo stesso esatto numero di passeggeri (674mila) Savona, che ha perso molto terreno (-25%) e Bari (+15%); seguono ancora La Spezia (623mila, +24,3%), Palermo (501mila, -15%), Messina (436mila, +14,8%), Cagliari (290mila, -35,9%), Catania (208mila, +40%), il terzetto sardo settentrionale Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres (184mila, 36,7%), Trieste (177mila, +47%).

Dopo Ancona (100mila, +33%), a due cifre i passeggeri di Salerno (97mila, +25%), Brindisi (86mila, - 21%), Portofino (64mila, +44%), il tridente elbano Portoferraio, Rio Marina, Cavo insieme a Piombino (31mila, +17%), Trapani (29mila, +23%), Marina di Carrara (26mila, +13%) e mesto fanalino di coda Ravenna (16mila, -8,4%).

Non abbiamo dati di altri porti secondari quali Sorrento, Giardini Naxos, S. Margherita Ligure e molti minori che tutti insieme, secondo stime di Risposte Turismo, valgono un gruzzolo di quasi 300mila passeggeri.

Le previsioni 2020 – sempre di Risposte Turismo - vedono Civitavecchia confermare la leadership con 2,69 milioni di passeggeri seguita da Venezia con 1,52 milioni e da Napoli sempre in terza posizione con 1,4 milioni e al quarto posto Genova con 1,38 milioni; bene faranno quest'anno ancora Livorno (923mila), Savona e La Spezia; i due scali liguri movimenteranno entrambi circa 900.000 crocieristi.

I risultati di alcuni porti nella parole dei protagonisti

Nel 2019 Civitavecchia ha registrato la maggiore presenza nella sua storia, con 2.652,533 passeggeri di crociere (2.441,737 nel 2018) sia in transito che 'capolinea'; tale flusso rappresenta un aumento del 8,3% rispetto allo scorso anno. In aumento anche gli scali che sono passati da 760 a 800. Il maggior aumento si registra con i passeggeri homeport (1.111,542), quasi il 16% in più del 2018 (956.758), che per la prima volta hanno superato il milione.

“Un altro aumento significativo si registra nel carico di merci e provviste fornite alle navi (+36%); dati importanti sul fronte occupazionale, poiché sia le attività legate al capolinea che al carico delle provviste hanno un impatto maggiore sul numero degli addetti e lavoratori” spiega John Portelli, General Manager di RCT Roma Cruise Terminal Srl. “Nel corso della serata di gala organizzata da CLIA Italy (Cruise Lines International Association), tenutasi in Ottobre, a Cagliari, RCT è stata premiata per la terza volta come Best Port Services Provider e Mauro Patuzzi, per anni Direttore Generale e Direttore Operativo, ha ricevuto il Life Time Achievement Award come riconoscimento da parti degli armatori per il suo impegno verso il settore crocieristico”.

Record storico di crocieristi nei terminal di Stazioni Marittime SpA a Genova con 1.350.000 passeggeri, di gran lunga superiore al record di 1.050.000 crocieristi del 2013.

Il 2019 ha registrato 281 toccate nave con 1.349.370 crocieristi, di cui 711.500 home port e 637.870 in transito, in forte incremento rispetto al 2018 (+337.972 passeggeri). Da notare che, mentre l'incremento dei passeggeri home port rispetto all'anno precedente si attesta al 26%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al 43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito. Da notare infatti che nel 2019 i passeggeri in transito hanno rappresentato il 47,3% del totale dei crocieristi, mentre nel 2018 la percentuale era del 44%, nel 2017 del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In cinque anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati si è dunque incrementata di 14 punti percentuali.

Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2019 ha portato nei terminal genovesi 203 toccate con oltre 1.100.000 passeggeri, confermando la leadership del traffico crociere sotto la Lanterna. Di rilievo anche i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione, portando un totale di 41 toccate e oltre 178.000 passeggeri. Terza compagnia per navi e passeggeri movimentati è stata la Princess Cruises, con 10 toccate e oltre 28.000 passeggeri circa. Da porre in rilievo la conferma della presenza della compagnia americana Disney Cruise Line, con 3 scali effettuati per circa 7.500 passeggeri transitati.

Per il 2020 si prevede che il traffico crociere invece dovrebbe registrare ancora un incremento: verranno effettuate 280 toccate con circa 1.400.000 di crocieristi, di cui 750.000 home port e

650.000 transiti. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore, portando 1.170.000 passeggeri con 204 scali. Confermata l'ammiraglia MSC Grandiosa con 46 scali da gennaio a novembre, dall'autunno 2020 sarà posizionata la nuova nave MSC Virtuosa, a riprova dell'importanza che ricopre Genova nei piani di espansione MSC.

Infine Costa Crociere posizionerà tutti i venerdì da marzo a novembre la Costa Pacifica; insieme a toccate di altre navi della compagnia, Costa Crociere porterà 41 scali e 170.000 passeggeri circa. La società del Gruppo Carnival ha confermato la presenza anche per i prossimi tre anni.

Nel 2019 a Savona il traffico del Palacrociera, tutto appannaggio di Costa Crociere, è stato di 674.149 passeggeri; una flessione di circa un quarto del traffico rispetto al 2018, dovuta ai lavori eseguiti per poter accogliere Costa Smeralda e Costa Toscana, con l'ampliamento del terminal e la dotazione di una seconda stazione marittima, informa un portavoce della compagnia genovese.

Per Livorno si tratta del miglior risultato dall'anno 2012.

“Il successo del 2019 è stato determinato dalla presenza di tutti i principali brand con le navi più grandi, grazie al dragaggio del Canale di accesso al porto avvenuto nel 2018, ma anche dagli scali regolari delle navi più piccole dei brand di lusso, che utilizzano le banchine del Porto Mediceo” spiega Giovanni Spadoni (Porto di Livorno 2000).”Rispetto ai dati complessivi del 2018 abbiamo fatto registrare un aumento del 7,06% nel numero di scali e del 5,85% nel numero dei passeggeri. Per l'aumento degli scali di MSC Fantasia con turn around parziale dei passeggeri anche il numero di sbarchi e Imbarchi è aumentato del 16,21%: 12.295 nel 2019 contro i 10.580 del 2018”.

Il 2019 si è chiuso a Messina con 174 scali e 436.850 passeggeri; nel 2018 gli approdi sono stati 172 e i passeggeri 372.365, quindi nel 2019 si è avuto un incremento del 1,2% in termini di scali e del 17,3% in termini di passeggeri; una ventina le compagnie crocieristiche clienti regolari.

“È in corso la gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione del terminal crociera alla quale stanno partecipando 11 imprese. Nel corso del 2020 l'AdSP dello Stretto (porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria) si attiverà pure per il porto di Reggio Calabria al fine di promuovere questo scalo non soltanto come approdo crocieristico ma anche come destinazione per le escursioni delle navi da crociera in arrivo a Messina” spiega Cristiana Laurà, Responsabile Servizio Affari Istituzionali, Promozione e Relazioni Esterne.

Ulteriore crescita per il crocierismo a Messina è prevista per il 2020 con al momento 183 scali e 487.000 passeggeri; a Reggio per il 2020 sono previsti 5 approdi per 1792 passeggeri a pieno carico da 4 compagnie crocieristiche. A Milazzo, infine il 2019 si è chiuso con 2 navi e 561 passeggeri e per il 2020 al momento è prevista una sola nave con 910 passeggeri.

Infine a Bari il Presidente dell'AdSp Ugo Patroni Griffi tiene a sottolineare “dati che sono eccellenti per Bari e tutto sommato buoni per Brindisi nonostante la decarbonizzazione di Enel. Mi pare che il porto capoluogo faccia il record percentuale come porto core adriatico, mentre in quello salentino - dove il calo della movimentazione del carbone è stato parzialmente compensato dalla movimentazione del ferro per Ilva - se il sindaco non avesse precluso lo sbarco del carbone per Ilva, si avrebbe un aumento dei traffici”.

Angelo Scorza

## **Taranto, Italcave inizia il 2020 regalandosi una nuova gru**

Il 2020 è iniziato con una new entry per il Gruppo Italcave di Taranto, attivo nell'estrazione di inerti calcarei, nella movimentazione dei minerali e nella gestione dei rifiuti, con un raggio di azione che abbraccia i settori della produzione del calcestruzzo, delle costruzioni civili, industriali, stradali e marittime, elevandola così ad impresa di riferimento, oltre che per l'attività estrattiva, anche per le attività portuali e del turismo.

Si tratta di una nuova gru mobile Liebherr, modello Lhm 550, sbarcata nei primi giorni dell'anno al molo polisettoriale dello scalo pugliese.

La nuova gru da sollevamento, dotata di luci a led che le consentono di operare anche di notte, ha una portata massima di 154 tonnellate, uno sbraccio che può arrivare sino a 54 metri ed è dotata di un motore diesel di ultima generazione Liebherr, oltre che di un impianto di pressurizzazione della sala macchina. La cabina dell'operatore è posta invece ad un'altezza di 30 metri ed è dotata di sistemi di protezione dal rumore e di aria condizionata. Questo tipo di gru è in grado di movimentare sia carichi di rinfuse con le navi di classe Capesize sia traffico containerizzato con le navi della classe New Panamax. Il cilindro di trazione è posizionato sul braccio della gru e questo consente di evitare collisioni con il carico e deformazioni dello stesso cilindro.

## **Eppur si muove! Box tricolori in (lieve) crescita nel 2019 (meno del 2%), preparando il terreno alle grandi svolte attese a partire dal 2020**

Mentre già da due mesi la spada di Bruxelles si è abbattuta sulla testa di Roma-Damocle - il 15 novembre 2019 la Commissione Europea ha infine annunciato, come largamente atteso, l'apertura di un'indagine approfondita contro l'Italia sulle esenzioni fiscali concesse alle nostre Autorità (di Sistema) Portuali, per verificare se tali benefici siano conformi o meno alle regole UE sugli aiuti di Stato – peraltro senza per ora far presagire se l'italica testa, al termine della procedura, rotolerà o meno rovinosamente, enti portuali pubblici e operatori portuali privati tirano le somme sull'andamento, a livello di traffici, dell'annata appena conclusa.

Come di consueto (sono ormai 15 anni), *Ship2Shore* è la prima ed unica Testata ad impegnarsi in un faticoso lavoro di raccolta dei dati statistici provenienti da AdSP e terminal operator, la cui indispensabile collaborazione collettiva permette già a metà del mese di gennaio di monitorare lo stato di salute del movimento di container appannaggio delle banchine tricolori.

In attesa del completamento della fornitura dei numeri da parte di pochissimi soggetti 'tardivi' o 'renitenti' (chissà mai perchè?) - ma i cui volumi relativamente esigui poco incidono sul computo complessivo - possiamo già tirare alcune conclusioni fondamentali, partendo da considerazioni di massima prima ancora che sui dati puntuali.

La premessa è che – andamento dei volumi di traffico (per nulla lineare, peraltro, caso per caso) a parte – l'anno scorso e in nuce anche quello appena iniziato hanno riservato numerosi accadimenti di natura strategica, commerciale ed anche politica tali da disegnare uno scenario dal contorno piuttosto diverso da quello dell'anno precedente.

In breve, riepiloghiamo i fatti principali del 2019 che non possono non avere condizionato (nei 12 mesi passati e anche nel futuro immediato) le statistiche finali.

Il governo pentastellato (dapprima in tandem con la Lega, quindi col PD) è riuscito a 'p piazzare' al Gruppo MSC – uno dei rarissimi meriti dell'ora ex ministro Toninelli (sebbene sull'operazione, dal punto di vista finanziario, in realtà ci sarebbe da discutere assai) - il grande terminal di Gioia Tauro, acciuffando per i capelli una situazione intricata; così corroborato dalla nuova linfa dei servizi apportati dal socio unico Aponte e dalle nuove gru cinesi appena installate. MCT ha recuperato traffici circa al livello del 2017 e si prepara a volumi ben più consistenti nell'immediato futuro.

Sempre in casa Contship Italia (ma ormai non più per quanto concerne un paio di terminal) – circa la quale si vocifera una scalata ostile alle quote maggioritarie di Eckelmann & Battistello anche sull'ultima gemma rimasta, LSCT di La Spezia, da parte dei 'soliti noti' – l'altro fatto saliente del 2019 è l'aver abdicato all'altro transhipment hub, quello di Cagliari.

La società tedesca ha gettato la spugna definitivamente a metà anno, in un percorso parallelo a quello al tempo sperimentato da Taranto con Evergreen; ed auspicabilmente, anche per il terminal sardo, ora in mano ai liquidatori, si potrebbe reiterare la 'fall & rise' che sta sperimentando in

chiave prospettica l'ex TCT sotto la nuova veste e ragione sociale di San Cataldo che il magnate turco Robert Yuksel Yildirim - nel frattempo paventato in ritirata strategica da Malta Freeport - sta imprimendo col suo potente network Yilport (già concentrato a rivitalizzare l'equipment), con propositi bellicosi: raggiungere una capacità nominale annua di 1,5 milioni di TEUs, ovvero il doppio di quanto mai fatto da Evergreen anche nei momenti migliori della gestione TCT.

Per Contship Italia in questo momento il 'baby' da allevare e crescere in fretta è extra-UE: Tangeri.

Se mettiamo sul piatto della bilancia le altri grandi novità in fieri ed in itinere in Liguria, dove APM Terminals ha finalmente aperto il terminal di Vado Gateway e MSC si accinge ad mettere finalmente in marcia Calata Bettolo (sarà il 2020 l'anno buono per un terminal in origine disegnato per lo start up nel 2012?), si intuisce come gli equilibri attuali abbiano i mesi contati; tra pochi anni probabilmente potremo assistere ad autentici sconvolgimenti nelle attuali classifiche, con grandi ascese di ambiziose new entry e possibili decadenze di operatori oggi consolidati.

Restando a Genova, l'altra notizia dell'anno è il matrimonio, finalmente consumato in via ufficiale (dopo le anticipazioni della nostra Testata) sull'altare della resilienza ai 'big guys' che sono venuti a sgomitare sul loro territorio, tra i due terminal originariamente nostrani (ormai non più) di Prà (non più Voltri!) e Calata Sanità.

L'intesa tra VTE e SECH, cristallizzata nell'autunno 2019, ma di fatto ancora sub-judice per attriti con la vigente normativa sulla gestione di più di un terminal avente le stesse funzioni merceologiche nello stesso scalo, ha dato vita a un polo che potrebbe infine godere, quale terzo incomodo, delle schermaglie per la leadership nel cosiddetto 'Porto d'Italia' (chiaramente allargato da Genova a Savona, nei termini della giurisdizione dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale) tra i due litiganti globali, ovvero quegli stessi partner della 'invincibile armata' costituita dall'alleanza 2M, al secolo Maersk e MSC.

Come si vede, lo scenario al contorno è in tumultuosa evoluzione come forse mai accaduto in precedenza, quantomeno nel passato recente; ne vedremo certamente delle belle, con sicure sorprese e altre novità ad oggi forse imprevedibili, già nel 2020 e ancora di più negli anni a venire.

Tornando a commentare i dati di traffico 2019, possiamo affermare comunque un generale 'eppur si muove': salvo eventuali rettifiche sui valori di consuntivo puntuale - per pochi terminal o porti siamo stati costretti a proiezioni utilizzando il dato dell'anno precedente o valori stimati dai diretti interlocutori - l'Italia lo scorso anno ha visto crescere il traffico di quasi due punti percentuali (precisamente +1,6%) per un totale di 10,4 milioni di TEUs.

L'avanzamento registrato (poco meno di 200mila TEUs, precisamente 167.668) può sembrare poca cosa in valore assoluto ma non è per nulla trascurabile visti gli attuali 'chiari di luna', con un mercato in affanno, una crisi generale che è durata ben più del decennio massimo previsto e i ben noti problemi causati dal deficit infrastrutturale (quello 'strutturale', per carenza di realizzazione di opere; e quello 'contingente', per le emergenze legate a noti fatti di cronaca).

Dunque c'è di che essere moderatamente soddisfatti.

Il 2019 appena concluso tuttavia ha fatto registrare come sempre trend altalenanti: una quasi equa ripartizione tra chi è cresciuto (segni +) e chi invece si è ridimensionato (segni -).

Detto già del 'ritorno di fiamma' di MCT Gioia Tauro (+7,7%) e del contestuale inevitabile crollo cagliaritano, dove CICT oggi in liquidazione, in pratica fermo da metà anno (e già in pesante

rallentamento al giro di boa semestrale: la previsione era di chiudere comunque l'anno al 50% del precedente che già valeva la metà del 2017) ha cessato definitivamente l'attività con un deprimente -311% per una perdita secca di 165mila TEUs.

Sempre in ambito Contship Italia, non benissimo neppure LSCT La Spezia (-3,8%), solo in minima parte compensato – a livello di porto spezzino – dal recupero del terminal del gruppo Tarros, mentre l'altro terminal controllato, TCR Ravenna, è rimasto in equilibrio stabile assoluto.

Nella sostanziale 'stasi riduttiva' – determinata sia dal dispiegarsi completo, un anno dopo, dell'effetto post-Morandi, sia da altre ragioni congiunturali – che ha causato al porto di Genova un ridimensionamento globale del 2% su tutti i traffici, hanno tenuto bene le posizioni di PSA Prà ex-VTE (+1,4%), GPT Spinelli (+4,3%) e tutto sommato anche SECH (-0,9%); mentre hanno perso sensibilmente IMT Messina (-10,6%) e TSG Gavio (-12,3%), naturalmente parlando solo di container (GPT, IMT e TSG fanno anche in buona parte rotabili e merci varie).

Rilevanti performance si sono avute per TMT Trieste (+9,1%), TDT Livorno (+8,5%), Conateco Napoli (+6,4%), Lorenzini Livorno (+6,9%), TFG Napoli (addirittura +39,4%), TDG La Spezia (+9,4%), EST Catania (+5%), Grendi Cagliari (+24,5%), SERMI Pozzallo (+22%) e Istop Spamat Bari (+4,6%); positivo anche l'andamento di Vecon Venezia (+2%) che riconquista la leadership cittadina in Laguna, di RTC Civitavecchia (+7%) e, sulla base delle proiezioni fatte distribuendo il dato del porto di Ancona sui tre terminalisti dorici, quelli di ACT, ASE e ICOP, tutti in probabile aumento a quasi due cifre.

Sono stati invece negativi – oltre ai già sopra citati terminal in 'rosso' – i dati di TIV Venezia (-17,4%), Reefer Terminal Vado (-19,7%), SCT Salerno (-15%) e i valori trascurabili di Monfalcone (-12,5%).

Nella pagella dei porti 'multi-terminal', Trieste soffia a Livorno il terzo gradino del podio

Nella classifica per porti (ovvero quelli con più di un terminal operator in attività), resta fermo il tandem di testa: Genova (statico, +0,1%) e La Spezia (in secca perdita, -5,2%) sono inossidabili nelle loro posizioni consuete al primo e secondo posto, assommando, come binomio ligure, oltre 4,1 milioni di TEUs, circa il 40% del traffico nazionale.

Da notare che il numero genovese è dato dalla sommatoria dei cinque terminalisti privati da cui ha avuto informazioni *Ship2Shore*, mentre quello spezzino è il dato ufficiale dell'AdSP del Mar Ligure Orientale (al netto di Marina di Carrara, ovviamente), mentre la somma tra LSCT e TDG dà un totale sensibilmente superiore: 1.441.358 TEUs per una perdita più contenuta (-2,9%).

Nel frattempo Trieste per la prima volta si prende la medaglia di bronzo (+8,2%) a scapito di Livorno, pure cresciuta (+3,9%), entrambi gli scali a sfiorare quota 800mila TEUs.

Nel consueto duello Nord-Sud per il quinto posto, si verifica un avvicendamento, con Napoli (+14,2%) che scalza una 'decadente' Venezia (-6,8%), essendo i due porti rispettivamente vicini a 700mila e 600mila TEUs. Perde un bel po' pure Salerno (-9,2%) mentre si salva Ravenna (+0,8%).

Infine, buone performance complessive di Ancona (+10,6%), Civitavecchia (+3,6%), Bari (+17,4%) e Marina di Carrara (+4,9%).

## Gli andamenti di alcuni terminal

A Genova, forte del secondo binario attivato da poche settimane, PSA Prà (ex VTE Voltri) ha chiuso l'anno in lieve aumento; viste certe premesse, tra problemi di ingressi al gateway e deficit viario, è di certo un buon risultato.

La società, guidata dal confermato Amministratore Delegato Gilberto Danesi, intende fare sinergia col terminal SECH, che a sua volta ha completato l'anno quasi in parità rispetto al 2018.

IMT (Gruppo Ignazio Messina & C) nel 2019 ha consolidato la propria vocazione di terminal multipurpose con significativa crescita nel settore dei rotabili e merce varia ma con una flessione per il traffico container a causa della sostituzione di alcuni servizi, anche se nella seconda parte dell'anno sono stati acquisiti nuovi volumi dai servizi su Canada, East Med e Algeria.

A fine 2019 la Jolly Palladio, nave del 2015 battente bandiera italiana e dotata di scrubber in linea con più moderne normative antinquinamento del Gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. di Genova, ha trasportato da Marsiglia a Jeddah in Arabia Saudita i veicoli destinati a partecipare alla prima edizione della Dakar 2020 (ex Parigi-Dakar) che si svolge interamente in Arabia Saudita; nel garage della più grande nave ro-ro del mondo sono stati imbarcati 140 moto, 72 auto, 45 camion, 43 SSV, 20 quad, 300 camper e mezzi di assistenza, 10 elicotteri e 9 containers di materiali, complessivamente 5 chilometri lineari di spazio stiva.

Malgrado il sensibile calo dei traffici container - sostanzialmente a causa del combinato disposto di problematiche logistico-viabilistiche unitamente alla non favorevole congiuntura economica nazionale ed internazionale - sono considerati importanti i risultati conseguiti nel 2019 dal Terminal San Giorgio, che ha registrato l'ennesimo anno record con un +7,5% rispetto al 2018 con oltre 2.000.000 di ml movimentati (circa 150.000 trailers) di traffico Autostrade del Mare, settore in cui il terminal genovese detiene da tempo una solida leadership nel porto di Genova. Discorso a parte merita la merce varia che con circa 20mila tonnellate resta stabile rispetto al 2018; un risultato considerato di tutto rispetto alla luce delle condizioni specifiche di questo mercato, in contrazione ormai da anni sulla piazza genovese.

A fine 2019 il terminal (parte del Gruppo Gavio) è stato protagonista di un imbarco record sulla nave Zea Shanghai della compagnia di navigazione tedesca Zeamarine con destinazione il Far East, caricando un mega alternatore da 372 tonnellate prodotto da Ansaldo, destinato alla produzione di energia elettrica per uno dei principali produttori energetici della Cina.

Nel 2019 Conateco Napoli ha concluso con quasi 520mila TEUS e quasi 310mila contenitori, per un incremento sostanziale dei volumi; terzo anno di crescita consecutiva per il terminal napoletano, scalato con regolarità dai servizi di MSC e Maersk (come alleanza 2M), COSCO e ZIM.

La società, parte del Gruppo MSC, guarda già al trasferimento al nuovo terminal della Darsena di Levante - con superficie quasi raddoppiata a 300.000 mq e pescaggi portati a -16 metri, così da poter ospitare navi fino a 15mila TEUs - progetto di cui si parla da decenni, e che tuttavia per almeno un altro paio di anni non pare fattibile. Nel frattempo Conateco ha acquistato una gru di banchina ZPMC, in consegna nel 2021, che potrà movimentare 24 file di container su navi dell'ultima generazione. L'investimento fa parte di un piano di espansione da 10 milioni di euro che contempla anche il revamping di 2 gru di banchina a cura della società internazionale Port Cranes.

L'unico porto di puro transshipment rimasto in Italia, MCT Gioia Tauro, dopo due annualità negative registrate, ha chiuso in positivo il 2019, determinando una netta inversione di tendenza per lasciarsi alle spalle le congiunture degli ultimi anni, nonostante la crisi dei traffici registrata nel primo trimestre, culminata con un lunghissimo sciopero di nove giorni sulle banchine portuali.

Lo scalo calabrese ha totalizzato oltre 2,5 milioni di TEUs e l'arrivo di 1.287 navi.

Ha contribuito a risalire la china la piena operatività degli investimenti di MTC attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato. Nel contempo, sono stati portati a termine i lavori di rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa per assicurare la celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers, garantendo piena sicurezza del lavoro.

Nel percorso di rilancio dell'intera infrastruttura portuale, al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (-18 metri), l'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali da 3,5 milioni di euro. Per completare la piena funzionalità del terminal, l'AdSP contribuirà con un investimento di 8 milioni di euro nel biennio 2020-2022 destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina dei tratti A e B e l'adeguamento strutturale della pavimentazione nel tratto C con l'obiettivo di incrementarne la sua complessiva portanza.

PSA Vecon ha chiuso il 2019 con complessivi 310.054 Teus con una crescita del 2% rispetto al 2018 (303.997 Teus), dato piuttosto positivo considerando che il porto di Venezia nel settore container presenta una perdita complessiva del -6%.

Nello specifico, le importazioni del terminalista hanno subito una leggera flessione del -2% in TEUs rispetto ai 2018 dovuto principalmente ai numerosi 'blank sailings' che l'unico servizio diretto che scala Venezia della Ocean Alliance ha messo in atto nel secondo semestre 2019; mentre le esportazioni hanno trainato il buon andamento durante tutto il 2019 concludendo l'anno con una crescita complessiva del +5% in TEUs rispetto l'anno precedente.

Nel corso del 2019 il terminal ha così riconquistato la leadership tra i terminal container veneziani a scapito di TIV - che ha imbarcato e sbarcato 46.000 Teus in meno rispetto al 2018 - in termini di traffico complessivo movimentato e questo grazie anche alla varietà dei servizi offerti: imbarco colli in break bulk, movimentazione merce varia in container, riparazione ispezione container vuoti.

Il terminal SERMI Pozzallo aveva chiuso il 2018 superando per la prima volta il traguardo dei 5.000 TEUs, con un incremento del 13% rispetto al 2017, e si era prefissata di varcare la soglia dei 7.000 TEUs entro la fine del 2020. Ma già nel 2019 il terminal siciliano ha quasi raggiunto l'intero obiettivo prefissato per il biennio 2019/2020 con 6700 TEUs movimentati pari ad un incremento del 27% rispetto al 2018. "Numeri che confermano la centralità di Pozzallo in quanto scalo fondamentale per l'hinterland provinciale e interprovinciale delle aziende nella Sicilia del Sud" spiega Walter Venniro, Amministratore Delegato. "Il tutto va di pari passo con le nuove opere di realizzazione relative all'ampliamento di Pozzallo, per le quali sono già partite le gare di appalto sia per la realizzazione della diga di sottoflutto e la relativa banchina di Riva alla radice, sia per la realizzazione del pontile di ridosso della darsena di Nord Est, come anche per il banchinamento del primo tronco della diga foranea e per le nuove banchine portuali per circa 1.500 metri lineari".

Poco più in là nell'isola, i dati relativi alla movimentazione del terminal EST Catania parlano di un incremento che ha sfiorato il 6%. Il più importante terminal della Sicilia per container ha superato la soglia dei 60mila TEUs (esattamente 61.031) contro 57.961 del 2018" conferma Antonio Pandolfo.

Infine, Sanges Trident Trapani ha trainato il movimento dei contenitori per l'AdSP palermitana.

Il gruppo trapanese guidato da Gaspare Panfalone - che nell'estate festeggerà i 90 anni di attività e che è impegnato alacremente anche nel movimento croceristico (oltre 28mila passeggeri nel 2019, +18% sul 2018) – ha performato meglio del suo omologo nel porto capoluogo regionale, stando alle statistiche rilasciate in extremis.

Infatti risulta che lo scorso anno TTL Trapani ha movimentato 13.779 TEUs (+11%), mentre Portitalia Palermo ha movimentato appena 8.967 TEUs (.21%), per un totale complessivo sui due scali della Sicilia Occidentale di 22.746 TEUs (-5%).

Angelo Scorza

## **The Alliance e ONE potenziano i servizi verso l'Italia**

THE Alliance, che già scala i porti di La Spezia e Genova, dal primo aprile aggiungerà un'altra toccata allo scalo capoluogo della Liguria.

L'alleanza tra Yang Ming, Hapag Lloyd e le giapponesi K Line, Nyk e OSK Lines (riunite a loro volta in ONE) si potenzia soprattutto nel pendulum Asia-Europa e in quello Transpacifico, dove verranno impiegate navi da oltre 14 mila teu. Rafforzata anche la rete di collegamenti tra Sud Est Asia e California meridionale.

Come si legge nel comunicato pubblicato dagli armatori, il servizio MD1, che tocca solo Genova tra i porti italiani, avrà questa rotazione:

*Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Cartagena, Singapore, Jeddah, Canale di Suez, Damietta, Barcellona, Valencia, Tangeri, Genova, Damietta, Canale di Suez, Jeddah, Singapore, Cartagena, Qingdao*

L'altro servizio che tocca Genova, e che tocca anche La Spezia, è l'MD2:

*Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Cartagena, Singapore, Canale di Suez, Pireo, Genova, La Spezia, Fos, Genova, Pireo, Canale di Suez, Singapore, Cartagena, Pusan*

## **Yilport rinnova le gru del porto di Taranto**

Al via il rinnovamento del parco gru del terminal container del porto di Taranto. La società turca Yilport, che da poco ha avuto in concessione il grande polo di trasbordo – che gestirà attraverso la San Cataldo Container Terminal -, ha commissionato alla finlandese Konecranes la manutenzione e il rinnovamento di 23 gru di banchina del molo Polisettoriale.

I lavori sono già stati avviati e interessano 7 ship-to-shore e 16 rail-mounted gantri cranes. Entro l'estate dovrebbero essere pronte le prime, quelle su portale invece entro l'anno.

«Abbiamo grosse ambizioni nel Mediterraneo ed entro il 2020 saremo pienamente operativi, aggiungendo anche altri investimenti pianificati», ha commentato il presidente di Yilport Holding, Roberty Yildirim.

## **Mare Ligure orientale, nel 2019 bene traffico passeggeri e merci**

Con 18,9 milioni di tonnellate di merce movimentata, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (scali di La Spezia e Marina di Carrara) ha chiuso il 2019 con un incremento del 3,3% sull'anno precedente. Una performance complessivamente positiva, "macchiata" solo dalla riduzione del 3,9% del traffico container. A gonfie vele invece il settore dei passeggeri, cresciuto del 31% rispetto al 2018. Ma vediamo i due scali nel dettaglio.

### **La Spezia**

#### **Traffico contenitori**

Il porto della Spezia assiste nel 2019 ad un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di teu (-5%). La flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale.

#### **Traffico su ferro**

In leggera crescita il trasporto intermodale a ferrovia che ha interessato il terminal LSCT: nel 2019 si sono movimentati circa 360 mila teu trasportati (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa, che conferma la costante eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto.

#### **Traffico complessivo**

In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Oltre l'84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

#### **Passeggeri**

Nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623 mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila unità.

### **Marina di Carrara**

Ottimi risultati per il porto di Marina di Carrara, che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest'ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 teu movimentati nell'anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.

**Nell'ultimo trimestre del 2019 il traffico dei container nel porto di Los Angeles è drasticamente calato del -16,5%**

Un terzo trimestre disastroso, nel quale il traffico dei container movimentato dal porto è diminuito del -16,5%, ha impedito a Los Angeles di archiviare il 2019 con un nuovo record annuale di traffico containerizzato. L'Autorità Portuale dello scalo californiano ha sottolineato che solo le dispute commerciali tra USA e Cina, che hanno avuto in particolare un impatto negativo sulle esportazioni, hanno impedito al porto di raggiungere un nuovo picco storico di traffico.

Dei 2,24 milioni di teu movimentati nel periodo ottobre-dicembre del 2019, 409mila teu erano costituiti da contenitori pieni all'imbarco (-13,7% sul quarto trimestre 2018), 1,14 milioni di teu da contenitori pieni allo sbarco (-17,4%) e 699mila teu da contenitori vuoti (-16,4%).

Nell'intero 2019 il porto di Los Angeles ha movimentato complessivamente 9,34 milioni di teu, con una flessione del -1,3% sull'anno precedente. I container pieni all'imbarco e allo sbarco sono ammontati rispettivamente a 1,76 milioni di teu (-7,8%) e 4,71 milioni di teu (-3,2%). I container vuoti hanno totalizzato 2,87 milioni di teu (+6,8%).

## **Global Ports Holding presenta istanza per gestire traffico crocieristico nel porto di Taranto**

Global Ports Melita Ltd., società del gruppo terminalista turco Global Ports Holding (GPH), ha presentato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio istanza di concessione per l'uso di aree e beni demaniali sul Molo San Cataldo del porto di Taranto da utilizzare per la gestione di traffico crocieristico. La domanda è relativa all'uso esclusivo un'area scoperta di circa 400 metri quadri sulla banchina di ponente su cui installare una struttura prefabbricata, all'uso non esclusivo delle banchine del Molo per l'accosto delle navi da crociera e dei retrostanti piazzali necessari allo svolgimento dei servizi e all'uso esclusivo di una porzione dell'edificio polifunzionale Falanto, in fase di realizzazione da parte dell'AdSP con consegna prevista a dicembre 2020, ove ubicare un locale per gli equipaggi delle navi da crociera, un presidio delle autorità e circa 400 metri quadri per le attività connesse alla gestione del traffico crocieristico.

Intanto l'AdSP del Mar Ionio ha reso noto i programmi previsti delle crociere nel porto di Taranto per gli anni 2020 e 2021 sulla base delle richieste sinora pervenute all'ente: quest'anno sono attesi gli scali di 11 navi da crociera per un traffico massimo di 14.000 passeggeri e nel 2021 sono pianificati gli approdi di 17 navi per un totale di 26.000 passeggeri.

**Accordo di Hapag-Lloyd con Maersk e MSC per il noleggio di slot sulle navi della 2M che collegano Asia e Nord Europa**

L'instabile assetto delle principali alleanze mondiali tra compagnie di navigazione impegnate nei traffici marittimi containerizzati registra oggi una nuova variazione con la compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd che noleggerà spazi di stiva sulle portacontainer di Maersk Line e Mediterranean Shipping Company (MSC), le due compagnie che formano l'alleanza 2M, sostituendo in questa cooperazione la sudcoreana Hyundai Merchant Marine (HMM) che alla fine del prossimo marzo, a conclusione di un analogo accordo di disponibilità di slot di carico con 2M, aderirà al consorzio armatoriale THE Alliance che vede tra gli associati la stessa Hapag-Lloyd.

Il nuovo accordo di Hapag-Lloyd con Maersk e MSC è limitato a determinati servizi operati dalla 2M che collegano l'Asia con i porti del Nord Europa ed entrerà in vigore il prossimo marzo.

**Nel 2019 il traffico delle merci nel porto della Spezia è ammontato a 15,9 milioni di tonnellate (+0,6%)**

Nel 2019 il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è ammontato a 15,9 milioni di tonnellate, con una crescita del +0,6% sull'anno precedente. Le merci containerizzate sono diminuite del -1% a 13,4 milioni di tonnellate, con una movimentazione di contenitori che è stata pari a 1,41 milioni di teu (-5%). L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha specificato che la flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque - ha evidenziato l'ente - di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. Lo scorso anno il traffico delle rinfuse liquide ha registrato un incremento del +55,8% attestandosi a 2,1 milioni di tonnellate, mentre quello delle rinfuse solide è sceso del -59% a 371mila tonnellate.

L'authority portuale ha reso noto inoltre che nel 2019 il trasporto intermodale su ferrovia che ha interessato il terminal LSCT ha totalizzato circa 360mila teu (+2,4%) con un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30% che - ha sottolineato l'ente - è tra le più rilevanti in Italia e in Europa.

Relativamente al traffico dei passeggeri, nel 2019 sono transitati complessivamente nel Golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in home port imbarcati e sbarcati ai terminal crociere (-30%). Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità.

Quanto al porto di Marina di Carrara, anch'esso sotto la giurisdizione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, nel 2019 lo scalo ha movimentato tre milioni di tonnellate di carichi, con un incremento complessivo del +20%, di cui 676mila tonnellate di rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni tonnellate di merci varie (+16%) incluse 1,1 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+28,5%) per 81.156 teu movimentati (+40%), 693mila tonnellate di carichi ro-ro (+19,4%) e 503mila tonnellate di altre merci varie (-7,8%). Il traffico passeggeri si è attestato a 26.565 transiti (+12,9%).

Globalmente nel 2019 il sistema portuale del Mar Ligure Orientale ha movimentato 18,9 milioni di tonnellate di merci (+3,3%), con un traffico dei container che è stato pari a 1.491.000 teu (-3,9%), e 650mila passeggeri (+31%).

## **Il 30 e 31 gennaio a Milano si terrà “Shipping Meet Industry”**

Il 30 e 31 gennaio prossimi a Milano, presso il Centro Congressi Assolombarda, si terrà “Shipping Meet Industry”, evento patrocinato e ospitato da Assolombarda e promosso da Confetra, Alsea e Propeller Club che avrà per tema “L'Italia nel Secolo della Logistica”, argomento attorno a cui ruoteranno contenuti e relatori sia delle due sessioni istituzionali di apertura e chiusura sia dei diversi workshop tematici che animeranno la due giorni.

Riprendendo le riflessioni avviate in occasione di Agorà 2019, l'assemblea pubblica della Confetra dello scorso novembre, il confronto si articolerà su geoeconomia e geopolitica, Via della Seta e guerra dei dazi, Brexit e Corridoi Europei TEN-T, 5G e innovazione tecnologica. Spazio anche ad approfondimenti sugli aspetti regolatori europei: BER, TUE libera circolazione e Golden Power su tutti. L'evento si chiuderà sui temi dell'emergenza infrastrutturale e della green logistic.

Presentando l'evento, il presidente della Confetra, Guido Nicolini, ha annunciato che «da quest'anno Confetra è main sponsor di questo evento e membro del comitato promotore della manifestazione». Ricordando che «Alsea è soggetto promotore della Shipping Meet Industry fin dalla sua nascita, quattro anni fa, ritenendo imprescindibile il connubio tra industria e logistica/spedizioni», la presidente di Alsea, Betty Schiavoni, ha spiegato che «quest'anno, grazie anche alla partecipazione della nostra Confederazione, cerchiamo di fare un passo ulteriore visto il mutato contesto internazionale che pone sempre più al centro delle scelte geopolitiche il sistema dei trasporti e della logistica così come hanno compreso da decenni i tedeschi e come stanno facendo i cinesi con la nuova Via della Seta. È necessario - ha sottolineato Schiavoni - che il nostro Paese prenda consapevolezza di ciò, in particolare la nostra politica, che storicamente ha destinato, ingiustificatamente, una scarsa attenzione al nostro settore».

«La quarta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry - ha spiegato Riccardo Fuochi, presidente del The International Propeller Club Port of Milan - è senza dubbio la più vasta da sempre, come ampiezza di tematiche e come varietà dell'estrazione dei relatori. I focus su geopolitica e logistica, sul binomio competitività e competizione, sulla sostenibilità e sulle strategie infrastrutturali sono di estrema attualità. Ma anche le sessioni tecnologiche (cyberlogistica e automazione), quelle verticali (piccole e medie imprese, qualità, trasporto refrigerato) e i workshop valgono da sole la partecipazione. Il concetto di confronto triangolare tra committenti, fornitori e autorità pubbliche, che sottende la manifestazione - ha evidenziato Fuochi - è da sempre anche quella degli International Propeller Club, per cui il nostro pieno appoggio e sostegno viene naturale».

Tra i relatori, hanno già confermato la partecipazione: Daniele Rossi (presidente Assoport), Marco Conforti (membro del Board europeo di Feport), Silvia Moretto (presidente di Fedespedi), Umberto Masucci (presidente The International Propeller Clubs Italia), Massimo Deandreis (direttore generale SRM), Enrico Maria Pujia (dirigente generale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Francesco Maresca (assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Comune di Genova), Stefano Valvason (direttore generale A.P.I. Associazione Piccole e Medie Industrie), Laura Castellani (direttore della Direzione centrale Organizzazione e digital transformation, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli), Clara Ricozzi (presidente OITA), Irene Pivetti (presidente Assoferr ) e Eugenio Muzio (presidente Commissione Intermodalità, Assologistica).

## Nel 2019 incremento di merci a Spezia e Carrara

LA SPEZIA – Nel 2019 si registra un incremento di merci movimentate nei porti di La Spezia e Marina di Carrara, gestiti come noto dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale.

A riferirlo è la stessa AdSp che oggi ha diffuso i dati di traffico definitivi relativi allo scorso anno. Nei due scali sono state movimentate complessivamente, 18,9 milioni di tonnellate di merce, con un incremento del 3,3% rispetto al 2018. Positivo anche il traffico dei passeggeri che risulta pari a 650 mila persone con un aumento addirittura del 31% sull'anno precedente.

Notizie meno buone, invece, arrivano dal settore contenitori con un traffico di 1.491.000 teu, in flessione del 3,9%.

Di seguito, in dettaglio, i risultati dei singoli scali.

### PORTO DELLA SPEZIA

#### Traffico contenitori

Il porto della Spezia assiste nel 2019 ad un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di teu (- 5%). La flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto l'anno passato.

Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale.

#### Traffico su ferro

In leggera crescita il trasporto intermodale a ferrovia che ha interessato il terminal LSCT: nel 2019 si sono movimentati circa 360mila teu trasportati (+ 2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa, che conferma la costante eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto.

#### Traffico complessivo

In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+ 0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+ 55,8%), 371mila di rinfuse solide (- 59%) e 13,4 milioni di merci varie (- 1%).

Oltre l'84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

#### Passeggeri

Nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in *homeport*, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità.

## PORTO DI MARINA DI CARRARA

Ottimi risultati per il porto di Marina di Carrara, che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676mila come rinfuse solide (+ 37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del 16%.

Tra quest'ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+ 28,5%), 693mila il traffico ro-ro (+ 19,4%) e 503mila le altre merci varie (- 7,8%).

In forte crescita il traffico contenitori con 81.156 teu movimentati nell'anno (+ 40%).

Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.

## **Presentato in Comitato regolamento art. 16 e 17**

LIVORNO – Presentato in Comitato di Gestione lo schema di regolamento che disciplina l'esercizio sia delle attività portuali da autorizzare ai sensi dell'art. 16, comma 3, che di quelle del soggetto fornitore di manodopera durante i picchi di lavoro (l'Alp, ovvero l'art. 17).

Per quanto riguarda l'art. 16, lo schema di regolamento stabilisce i requisiti da rispettare per l'ottenimento dell'autorizzazione, definendo anche i contenuti i termini di presentazione della domanda. All'interno del regolamento sono anche disciplinati i criteri per la determinazione del numero massimo delle autorizzazioni, gli obblighi delle imprese autorizzate e grande attenzione viene data alla sicurezza del lavoro.

Con riferimento al fornitore di manodopera in porto (art. 17), il Regolamento definisce tra l'altro le modalità di determinazione quantitativa e qualitativa degli organici del Soggetto fornitore e i criteri per la determinazione e l'applicazione delle tariffe.

Relativamente al Piano Anti-Corruzione, dopo aver esaminato ed espresso parere favorevole a una serie di richieste di concessioni ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione, il Comitato ha approvato l'aggiornamento 2020/2022 del Piano.

Nel documento sono individuate le attività nell'ambito delle quali è più elevato il rischio di corruzione, e vengono definite le relative misure di mitigazione, prevedendo meccanismi di formazione, attuazione e controllo delle decisioni.

In chiusura di riunione, il presidente dell'AdSp, Stefano Corsini, ha informato il Comitato delle dimissioni dell'avvocato Giuseppe Batini, designato dal Comune.

«Grazie, avvocato Batini, per l'impegno profuso e la passione che hai messo nel tuo mandato. Sei stato un collaboratore prezioso, lucido, pungente ma sempre guidato dall'indipendenza di giudizio e da un equilibrio che ha contribuito a tante decisioni significative del Comitato», ha dichiarato Corsini.

«Ora attendiamo la nuova designazione da parte del sindaco di Livorno richiesta con nota di oggi».

## **“Procedimento Ue su tasse rischia di compromettere sistema”**

ROMA – Sul procedimento, che profila una violazione del diritto comunitario per aiuti di stato, promosso dalla Commissione europea sulla abolizione dell’esonero dell’imposta sul reddito delle società che operano nei porti italiani, intervengono le sigle sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. “Si rischia -dichiarano insieme in una nota- di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale”.

“Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l’8 Gennaio 2019, e il procedimento relativo che l’Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel Marzo successivo -continuano le organizzazioni- occorre rendere consapevole la Commissione che l’esonero dell’imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distortiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese.

Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle Autorità di Sistema portuale di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano una partita Iva.

Ciò a dimostrare che in Italia le AdSp, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione”.

Per Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti questo assetto è di particolare importanza visto il ruolo delle Autorità, quali garanti pubblici, all’interno di un mondo, “dove vari competitors sono sempre più aggressivi verso la filiera terrestre del trasporto delle merci, andando a creare dei veri e propri monopoli e posizioni dominanti nel mercato”.

“Compromettere questo assetto -affermano- potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore. Sarebbe, in parole povere, chiedere all’arbitro di indossare la maglietta e di giocare la partita”.

“Governo e Parlamento -chiedono congiuntamente le tre organizzazioni sindacali- riflettano attentamente sugli sviluppi del procedimento, per la quale è stato dato un mese di tempo a partire dal 10 Gennaio, per presentare le opportune osservazioni, perché le responsabilità di un disastro, che potrebbe essere annunciato, non potranno che ricadere sulla inefficienza di gestione politica di una vicenda che ha mosso il primo passo un anno fa con risultati, sembra evidente, piuttosto scarsi. Dimostrare che il modello portuale italiano è efficiente e che rispetta le regole della concorrenza in un mercato regolamentato deve essere un preciso impegno, a partire dalle organizzazioni sindacali, con tutti gli strumenti a disposizione, di tutto il cosiddetto cluster, anche se la difesa delle prerogative nazionali dovesse chiedere di ricorrere alla Corte Giustizia Ue”.

## **Livorno firma il "Blue Agreement", navi ro/ro e passeggeri a basso impatto ambientale**

LIVORNO– Un accordo volontario finalizzato a mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo nel porto di Livorno, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali. E' "Blue Agreement" che sarà firmato lunedì 20 gennaio a Livorno tra le principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro, passeggeri nel porto di Livorno (Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar) - l'Amministrazione comunale, rappresentata dagli assessori: al porto e Barbara Bonciani e all'ambiente Giovanna Cepparello e l' Ammiraglio Giuseppe Tarzia comandante della Capitaneria di porto di Livorno.

Il Livorno Blue Agreement spiega l'assessora Bonciani "costituisce il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell'ambito del nodo avanzato di Livorno, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra porto e città volta a definire e supportare strategie di medio lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell'atmosfera dalle navi in transito e in sosta nel porto di Livorno, oltre che a favorire e supportare politiche orientate all'economia circolare e alle tecnologie pulite. L'accordo nasce, nello specifico, dalla collaborazione fra Amministrazione comunale e Capitaneria di porto di Livorno che ha favorito un confronto permanente e proficuo con le compagnie armatoriali sulle tematiche ambientali".

Con l'inizio del nuovo anno è entrata in vigore, su scala mondiale la normativa Marpol, vale a dire il nuovo limite relativo alla percentuale di zolfo nei combustibili navali, applicabili alle navi di qualsiasi bandiera, pari allo 0,5%, significativamente inferiore al limite precedentemente vigente del 3,5%.

"Questa normativa – sottolinea Bonciani - costituisce una risposta importante, da parte del mondo dello shipping, alla mitigazione dell'impatto ambientale generato dal trasporto marittimo e al miglioramento della qualità dell'aria in ambito portuale. Tuttavia qualcosa di più si può fare per ridurre le emissioni delle navi in transito nel nostro scalo e questo accordo lo dimostra, introducendo buone prassi che producono benefici per sia per i cittadini, sia persone che lavorano in banchina e nelle aree di waterfront".

L'Ammiraglio Giuseppe Tarzia evidenzia: "L'accordo che si sta definendo, grazie alla iniziativa portata avanti congiuntamente e alla pronta risposta di tutti gli attori coinvolti, si inserisce a pieno titolo nella fase di transizione che più in generale sta interessando da qualche anno il mondo dello shipping, sempre più indirizzato verso comportamenti a tutela dell'ambiente marino e costiero. Quindi, oltre a quanto previsto dalle normative di settore in materia di riduzione dei tenori di zolfo nei combustibili e controllo delle emissioni di CO2, con questo specifico atto le compagnie di navigazione che normalmente scalano il porto di Livorno hanno concordato di attuare delle azioni aggiuntive che ottimizzano l'utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi, attraverso il rispetto di buone pratiche di gestione, verifica e manutenzione degli impianti, al fine di favorire una ulteriore riduzione delle emissioni di gas di scarico, a tutto vantaggio dell'ambiente portuale e cittadino".

I prossimi passi del tavolo ambiente saranno finalizzati a monitorare e sostenere insieme alla comunità portuale le soluzioni adottate dalle compagnie di navigazione per rispondere alla normativa internazionale ormai in vigore e le opportunità da queste derivanti per la città e il porto di Livorno.

Questi i nomi dei firmatari dell'accordo per le compagnie di navigazione

Per CIN Spa, Giuseppe Vicidomini

Per FORSHIP Spa, Giuseppe Parenti

Per Grimaldi Spa, Dario Bocchetti

Per Moby Spa, Giuseppe Vicidomini

Per TOREMAR Spa, Matteo Savelli

## La Confetra da De Micheli sulle emergenze logistiche

ROMA – Era molto atteso, dopo i dossier già inviati in precedenza, l’incontro che si è svolto martedì scorso tra i vertici di Confetra e il ministro delle infrastrutture e trasporti De Micheli. Un incontro nel quale il ministro ha dovuto prendere atto di quanto esposto a cominciare dall’emergenza infrastrutturale che – soprattutto in Liguria e Piemonte – sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce – ha detto al ministro il presidente di Confetra – soprattutto su gomma, da e verso il principale sistema portuale del Paese. “Per non parlare dei trasporti eccezionali – ha detto ancora Nicolini – ormai completamente paralizzati anche nel Nord-Est, con grave danno anzitutto per l’industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti”. 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 Nicolini. 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 TEUs in Italia arrivano in 5 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 non bastano tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico”. 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 “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 concluso il presidente Nicolini.

## **Il Genoa Port Terminal di Spinelli per la prima volta oltre i 400mila Teu**

Nel 2019 il Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli nel 2019 ha chiuso al 31 dicembre traffico container in crescita, mentre i rotabili e le merci varie sono risultate in flessione. Per la prima volta è stata superata quota 400mila Teu movimentati confermandosi il secondo terminal container del porto dopo Psa Genova Prà e davanti al Sech.

Lo comunica a SHIPPING ITALY lo stesso terminalista rivelando che 411.868 sono stati i Teu imbarcati e sbarcati (+4,4% rispetto ai 394.358 Teu del 2018), mentre i carichi rotabili hanno raggiunto 178.450 metri lineari, un dato in decremento del 5,5% sui dodici mesi precedenti.

A proposito infine delle merci varie l'anno appena trascorso si è concluso con 91 tonnellate movimentate, il 36,9% in meno rispetto alle 1.449 tonnellate del 2018.

In generale, in termini di Teu equivalenti, il Genoa Port Terminal di Spinelli manda in archivio il 2019 con 590.409 Teu, in aumento del 1,2% rispetto al 2018.



## «Genova città al bivio: nuove infrastrutture e sostegno alle aziende per tornare a crescere»

Gilda Ferrari

**U**ltima chiamata per una Genova internazionale. È il titolo dell'assemblea pubblica di Confindustria Genova, in agenda domani, ed è quello che pensa il presidente Giovanni Mondini, perché «da troppo tempo aspettiamo che vengano prese decisioni sul territorio». In questa intervista al *Secolo XIX*, il numero uno degli industriali parla anche di porto e degli stabilimenti siderurgici di Genova e Novi, che «potrebbero avere una sostenibilità industriale anche slegati dalle sorti di Taranto».

**L'assemblea ospitata domani da Esaote porta il titolo "Genova Internazionale Last call". Siamo all'ultima chiamata per una Genova internazionale? Perché?**

«Perché da troppo tempo aspettiamo che vengano prese decisioni sul territorio che non riguardano solo le infra-

strutture - che restano prioritarie, con il completamento del piano da 15 miliardi di euro, in gran parte finanziato -, ma anche progetti di sviluppo di aziende, pure questi già finanziati, di cui le imprese hanno urgentemente bisogno per programmare il loro futuro».

**Il Nord Ovest ha un'apertura ai mercati esteri maggiori della media nazionale: il peso dell'export sul Pil è pari al 31% rispetto al 26% medio italiano, ma in Liguria tale peso (export su Pil) scende al 16%.**

«Ma l'internazionalizzazione non è soltanto export, è anche attrazione di investimenti esteri, come diremo alla nostra assemblea. Genova svolge una funzione logistica, a vantaggio di terzi, e la nostra industria è in gran parte strumentale a prodotti finiti di terzi: per questo motivo i dati, presi così, non fotografano in modo preciso la nostra economia. L'export ligure è comunque molto solido, perché si concentra in macchinari, prodotti chimico-farmaceutici, mezzi di trasporto: settori ad

alta intensità tecnologica e attività inserite in filiere internazionali in crescita».

**Ex Ilva. Gli stabilimenti del nord - Genova e Novi Ligure - sono ostaggio della questione tarantina? Cosa pensa dello strappo governo-Mittal? Cosa pensa del progetto di rilancio che prevede forni elettrici e altri interventi "ambientalizzanti" da finanziare con fondi Ue per la decarbonizzazione?**

«Mi piace pensare a Genova e a Novi integrate in un unico sistema con Taranto, tuttavia sono stabilimenti che, per loro caratteristiche produttive, potrebbero avere una sostenibilità industriale anche slegati dalle sorti di Taranto. Lo strappo governo-Mittal è un esempio di come non si devono tenere i rapporti con gli investitori esteri. Al di là della condisione della sfida lanciata dal "green deal" europeo, la gestione degli interventi di ambientalizzazione rientra nel piano industriale dell'investitore».

**Ansaldo Energia chiuderà il 2019 con conti peggiori del-**

**le attese e un debito di oltre 1 miliardo. Il nuovo ad Marino sta rinegoziando il debito con le banche e il cda ha approvato linee guida di un piano industriale che punta a segnare discontinuità gestionale e rilancio. Riflessioni?**

«Non è mia abitudine commentare situazioni o criticità

degli associati. Nel caso specifico, posso solo dire che sono convinto che il vertice aziendale saprà sfruttare sul mercato al meglio l'innovazione tecnologica raggiunta, come peraltro mi sembra sia avvenuto nell'ultimo anno, e risolvere i problemi di capacità finanziaria che mi risultano derivino in parte significativa da operazioni patrimoniali effettuate da precedenti azionisti e da investimenti in tecnologia».

**Sul territorio c'è un problema di competenze? Quali figure professionali mancano e sono richieste?**

«Mancano profili tecnico-scientifici, ma la trasformazione digitale è trasversale a tutte le professioni, anche a quelle amministrative e organizzative. Inoltre, inviterei i ragazzi e le loro famiglie a valutare la formazione offerta da-

gli istituti tecnici professionali e superiori».

**Quanto male hanno fatto alle aziende e al porto il Morandi e le criticità infrastrutturali degli ultimi tempi?**

«Sicuramente molto, e lo abbiamo anche quantificato nei mesi successivi alla tragedia. Gli interventi prontamente effettuati e il decreto Salva Genova hanno mitigato i danni. Gli eventi di queste ultime settimane hanno colpito in maniera ancora più pesante, soprattutto il Ponente ligure, e l'incidenza sui costi di trasporto oggi è ancora più rilevante».

**Il porto affronterà nel 2020 due importanti scadenze: la presidenza della sezione Terminalisti in Confindustria e quella dell'Autorità di sistema portuale.**

«A fine marzo sarà rinnovata la presidenza della sezione Terminalisti, che ha un peso determinante nella nostra organizzazione. Oggi non ci sono ancora elementi per anticipare quelle che saranno le scelte degli imprenditori, ma sono certo che esprimeranno come sempre un presidente di alto livello. Da imprenditore sono a favore della continuità aziendale, a maggior ragione in un ente che ha progetti pluriennali, dove la continuità dovrebbe essere garanzia di realizzazione e di completamento degli investimenti, oltre che di gestione di dossier - di cui alcuni molto urgenti».

**Costa Crociere sta portando avanti il progetto di un terminal a Genova: quali opportunità dal ritorno della compagnia in città?**

«Anzitutto consoliderebbe la multifunzionalità del porto, che ha un polo crocieristico già forte e accreditato. Con un altro operatore come Costa, potremmo avere uno degli hub crocieristici più forti al mondo, con importanti ricadute sulla città».



## Porti, le tasse dell'Europa Sindacati: "Sistema a rischio"

di Massimo Minella

Che cosa sta rischiando davvero il porto di Genova, e tutti gli altri scali della Penisola, dall'apertura di una procedura d'infrazione che appare ormai sempre più vicina? L'interrogativo arriva dai sindacati di fronte a una questione che, da mesi, sta tenendo banco e che chiama il ministero dei Trasporti a un intervento netto sulla vicenda. Il tempo peraltro è sempre più ridotto, visto che una risposta definitiva dall'Italia dovrà arrivare entro un mese dal 10 gennaio (data in cui è stata formalizzata la richiesta da parte dell'Europa). E quindi entro il 10 febbraio.

In discussione c'è il tema dell'esenzione dell'imposta sul reddito delle società che operano negli scali. Esenzione che ora l'Unione Europea vuole abolire, facendo quindi

scattare un nuovo prelievo che rischia però di mettere in crisi un intero sistema. L'Europa ha già deciso e, se l'Italia non ottempera, si apre la procedura d'infrazione. Se è vero che le regole valgono per tutti (e altri Paesi pagano questa tassa) è altrettanto vero che il sistema italiano è molto più rigido e vincolato rispetto ai Paesi concorrenti, con l'authority che qui sono vincolate da compiti di programmazione, regia e controllo e altrove sono libere di partecipare o addirittura guidare società, anche con privati. Come si può arrivare allora a mettere tutti d'accordo? Con un dialogo che fa valere le peculiarità del sistema-Italia e che, però, ancora non dà l'impressione di decollare, quanto meno sul fronte nazionale. Per questo i sindacati nazionali di categoria rinnovano al ministro dei Trasporti Paola De Micheli l'invito a intervenire urgentemente su un tema che coinvolge decine di migliaia di lavoratori.

«Si rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale» affermano infatti Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti sul procedimento che ipotizza una violazio-

ne del diritto comunitario per aiuti di stato promosso dalla Commissione Europea.

«Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l'8 gennaio 2019, che l'Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel marzo successivo, occorre – spiegano le tre organizzazioni sindacali – rendere consapevole la Commissione che l'esenzione dell'imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle Autorità di sistema portuale di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano una partita iva. Ciò dimostra che in Italia le authority, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione. Questo assetto è di particolare importanza visto il ruolo delle Autorità, quali garanti pubblici, all'interno di un mondo,

dove vari competitors sono sempre più aggressivi verso la filiera terrestre del trasporto delle merci, andando a creare dei veri e propri monopoli e posizioni dominanti nel mercato».

In gioco c'è quindi il futuro del sistema-Italia, così come concepito anche con l'ultima riforma della portualità, varata tre anni fa dall'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che innovava un testo risalente alla metà degli anni Novanta.

«Compromettere questo assetto – affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti nazionali – potrebbe determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore. Governo e Parlamento riflettano attentamente sugli sviluppi della vicenda, per la quale è stato dato un mese di tempo a partire dal dieci gennaio, per presentare le opportune osservazioni».



## I turisti del Baltico in Italia con Moby

Dieci anni di Baltico per Moby, la compagnia del gruppo Onorato Armatori, che con la St.Peter Line naviga nel Nord e ora si prepara a lanciare una nuova serie di iniziative con la nave 'Princess Anastasia'. La novità di quest'anno è che ai turisti dei Paesi Baltici, Russia e Finlandia su tutti, verranno proposti viaggi in Italia, con le navi di Moby, Tirrenia e Toremar che li porteranno alla scoperta delle spiagge di Sardegna, Sicilia, Arcipelago Toscano e Isole Tremiti, con la possibilità – sempre partendo dall'Italia – di scoprire anche le coste della Corsica.

Un'operazione di marketing territoriale sull'Italia per chi già conosce le navi della compagnia attraverso le mini-crociere del cruise-ferry fra Helsinki, San Pietroburgo, Tallin e Stoccolma – come sempre con alcune tocche anche a Riga. E al mercato russo che ha rotto il ghiaccio – nel vero senso della parola, visto che 'Princess Anastasia' è dotata di apparecchiature che ne fanno anche un rompighiaccio quando il mare è ghiacciato – si sta aggiungendo anche quello finlandese, capofila dei viaggiatori di oltre cinquanta nazionalità che possono approfittare anche dell'opportunità di ottenere gratuitamente a bordo il visto temporaneo per poter restare fino a 72 ore in Russia, partendo dai porti dei Paesi dell'Unione Europea toccati dalla nave. In particolare per il mercato dei viaggiatori finlandesi, sono stati studiati tour durante Euro 2020, con Russia e Finlandia sorteggiate nello stesso girone, che si giocherà proprio a San Pietroburgo o per le trasferte al seguito dello Jokerit di Helsinki, la squadra di hockey su ghiaccio finlandese che gioca nella massima lega russa.



## Spezia: decollano le crociere, in lieve flessione i container

Un po' più merce, un po' meno container e tanti passeggeri in più. Il 2019 dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, che riunisce gli scali della Spezia e di Marina di Carrara, archivia un esercizio figlio di un mercato complesso, al cui interno si confrontano dinamiche differenti e che finiscono per incidere sui risultati. Nel dettaglio, per quanto riguarda i container, il porto della Spezia assiste a un leggero calo con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di teu (-5%). «La flessione – spiega l'ente

guidato dalla presidente Carla Roncallo – è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale».

Sempre robusta, e con valori da primato nazionale, è il traffico su ferro. È in leggera crescita, infatti, il trasporto intermodale a ferro-

via che ha interessato il terminal Lsct: nel 2019 si sono movimentati circa 360mila teu (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa».

Nel complesso, in termini di tonnellate, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino arriva a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%).

La quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto arriva all'84%.

Segnali molto positivi, infine, sul fronte dei passeggeri. Nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere.

Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità.