



il Messaggero Marittimo

SUPPLEMENTO MENSILE
GENNAIO 2019

www.messaggeromarittimo.it



**AL PORTO DI LIVORNO
CHIEDIAMO CERTEZZE**

anno LXVIII | n. 01/2019 | sped. abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

www.sisam.it



SISAM
WE DELIVER



SHIPPING AGENCY | PROJECT AND BREAK BULK CARGO | BULK LIQUID | LOGISTICS LOGISTICS AND WAREHOUSING



GENNAIO 2019

il Messaggero Marittimo

S O M M A R I O

5

Le note di Confitarma e AssArmatori

6

Intervista a Costantino Baldissara

7

Intervento di Enzo Raugei

8

Messina e Mattioli sul “caso” Livorno

9

Le vicende labroniche viste da Confindustria

11

I record di Tirrenia e accordo Fercam-Artoni

14

Livorno, nella nuova via della Seta

15

I traffici nel porto di Genova

17

Intesa per spostare punto franco a Trieste

18

“Ltt” non ricorre al Tar Toscano

19

Lavori su Cruise Roma e Cruise Barcellona

21

Movimento merci a Spezia e Marina di Carrara

22

Commissione Ue propone tassa sui porti italiani



EVERGREEN LINE

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (ITALY) S.p.A. AS AGENT:

57122 Livorno - Scali Cerere, 9 - Tel. 0586 413111 - Fax 0586 413112 - e-mail: services@evergreen-shipping.it

Servizio ADL - Adriatic Levant Service

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
MARY SCHULTE	0404-168E	VENEZIA 15-2-19 TRIESTE 16-2-19 RAVENNA 17-2-19 ANCONA 19-2-19	Koper, Pireo, Dekheila Alessandria, Limassol, Beirut, Izmir
UNI PHOENIX	0405-268E	VENEZIA 21-2-19 TRIESTE 22-2-19 RAVENNA 24-2-19 ANCONA 25-2-19	
A.OBELIX	0406-063E	VENEZIA 25-2-19 TRIESTE 26-2-19 RAVENNA 28-2-19 ANCONA 1-3-19	

Servizio BEK2 - Phoenician Express Service

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
APL CALIFORNIA	2ME1MA	TRIESTE 11-2-19 VENEZIA 13-2-19	Rijeka, Koper, Marsaxlokk, Damietta, Suez Canal, Jeddah, Port Klang, Shekou, Shanghai, Ningbo, Pusan
PUCON	010E	TRIESTE 18-2-19 VENEZIA 20-2-19	

Servizio MD2 - Asia-Mediterranean Services 2

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
COSCO SHIPPING ALPS	007E	LA SPEZIA 8-2-19 GENOVA 10-2-19	Fos Sur Mer, Valencia, Pireo, Suez Canal, Jeddah, Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Yantian
CSCL URANUS	070E	LA SPEZIA 15-2-19 GENOVA 17-2-19	
COSCO NETHERLANDS	026E	LA SPEZIA 22-2-19 GENOVA 24-2-19	

Servizio PSI - Piraeus - South Italy Feeder Service

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
BF LUCIA	0173-075E	ANCONA 12-2-19 BARI 13-2-19	Pireo
BF LUCIA	0174-076E	ANCONA 19-2-19 BARI 20-2-19	
BF LUCIA	0175-077E	ANCONA 26-2-19 BARI 27-2-19	

Servizio MEX1 - Mediterranean Express Service 1

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
CMA CGM LEO	2KE1MA	GENOVA 18-2-19	Marsaxlokk, Beirut, Jebel Ali, Port Klang, Xiamen, Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore
APL GWANGYANG	2ME1MA	GENOVA 25-2-19	

Per noli e informazioni rivolgersi alle AGENZIE:

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (ITALY) S.p.a

GENOVA tel.010 531311
MILANO tel.02 62699041

e-mail: gna@evergreen-shipping.it
e-mail: mln@evergreen-shipping.it

TRIESTE tel.040 3476231
VENEZIA tel.041 5381288

e-mail: trs@evergreen-shipping.it
e-mail: vns@evergreen-shipping.it

SUBAGENZIE: Taranto - tel. 099 2316151 - Napoli - tel. 081 5524928 - Ancona - tel. 071 2270600 - La Spezia - tel. 0187 76441 / 0187 764571 - Civitavecchia - tel. 0766 366355

Confitarma: è irragionevole sovvenzione statale a Tirrenia

ROMA – Confitarma, Confederazione italiana armatori, esprime attraverso un comunicato stampa, la propria posizione in merito alle dichiarazioni del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli sulla continuità territoriale sarda.

"Confitarma -si legge nel comunicato- la principale espressione associativa dell'industria della navigazione italiana, esprime la propria solidarietà al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli a seguito di dichiarazioni di cui non condivide né la forma né la sostanza.

In particolare, Confitarma sottolinea che non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata la attuale convenzione Tirrenia-Cin in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari. Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato. Infatti, Torre del Greco conta poco più di 85.000 abitanti: parlare di 50.000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione.

Peraltro -continua la Confederazione- è vero che la Tirrenia-Cin non ha il monopolio dei collegamenti con la Sardegna dato che oltre il 60% dei traffici fa capo ad altri 4 operatori così come il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-Cin, unica beneficiaria dei 72 milioni di Euro annui erogati dallo Stato.

Per questo l'attuale convenzione è ancora più insostenibile ed irragionevole.

In linea di principio, Confitarma ritiene che, in particolare per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale. Il network di operatori privati è talmente strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamenti.

Volendo comunque erogare delle sovvenzioni per garantire la continuità territoriale, si potrebbe ricorrere al modello spagnolo in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all'utenza sotto forma di con-



Mario Mattioli

tributo: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità.

Il modello spagnolo risulta equo, democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi.

Ad esempio, si potrebbe prevedere un contributo di 100 euro a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, ovvero circa il 30% dell'attuale nolo medio, seguendo le modalità in passato adottate con l'Ecobonus. I trasportatori potrebbero così scegliere liberamente la compagnia di navigazione ed i contributi pubblici verrebbero erogati a consuntivo solo a quelle che dimostrano che i viaggi sono stati realmente effettuati.

Considerando gli attuali traffici, tale misura impegnerebbe circa 35 milioni di euro all'anno degli attuali 72 milioni. I restanti 37 milioni di euro si potrebbero utilizzare per dare un contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, utilizzando sia la nave che l'aereo. Solo nel caso di "fallimento del mercato", come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali, le sovvenzioni tradizionali possono essere ancora considerate il sistema più sostenibile.

Secondo Confitarma che da sempre dialoga con le istituzioni per la ricerca delle migliori soluzioni per lo sviluppo del Paese -conclude il comunicato- questa è la via da seguire per garantire la continuità territoriale in modo trasparente, efficiente ed efficace, senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato.

AssArmatori: rispetto della legge non è oggetto di discussione

ROMA – Anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, è intervenuto in merito alle polemiche scaturite in queste ultime ore sui collegamenti marittimi con la Sardegna.

In questi giorni, scrive Stefano Messina, è stato sollevato il tema della convenzione per i servizi di continuità territoriale da e per la Sardegna. Nello spirito di collaborazione che la contraddistingue, e quindi con l'obiettivo di ripristinare la verità dei fatti, fornendo anche al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, senatore Danilo Toninelli, informazioni corrette e veritiere, "Assarmatori - sottolinea il presidente Messina - avverte la necessità di ricondurre in modo sistemico, il dibattito specialmente a quel quadro di legalità che è stato oggetto anche di recente di un confronto particolarmente positivo con il presidente del Senato, Maria Elisabetta Casellati e con le altre Istituzioni e che rappresenta uno dei suoi fini istitutivi".

Ecco quindi i punti chiave che - sostiene Assarmatori - non dovrebbero essere oggetto di distorsione o di patteggiamenti:

1) La Convenzione che assegna a Tirrenia CIN questi servizi è frutto di un accordo di natura contrattuale validamente concluso con lo Stato e attualmente in essere.

2) L'armatore, che assicura questi servizi assegnatigli dallo Stato, sta rispettando tutte le norme fissate dalla Convenzione in primis le tariffe definite nella medesima dall'amministrazione competente, rispetto alle quali garantisce anche ulteriori sconti.

3) Tirrenia CIN adempie all'obbligo di operare nel corso di tutto l'anno facendosi carico delle perdite che derivano dall'esercizio delle navi su alcune direttrici e in periodi dell'anno in cui le navi viaggiano praticamente vuote, garantendo tuttavia la regolarità e la continuità del servizio.

4) La Convenzione con lo Stato è operativa solo su sei rotte passeggeri (e non merci) proprio nell'ottica di garantire alla Sardegna il diritto alla continuità territoriale. Su tutte le altre rotte incluse quelle merci, Tirrenia CIN opera in regime di libero mercato in concorrenza con altri armatori.

5) Assarmatori (che rappresenta la stragrande maggioranza degli armatori di linea operanti nel cabotaggio nazionale e trasporto pubblico locale occupando la quota più rilevante di marittimi italiani su



Stefano Messina

navi battenti bandiera italiana) ha già espresso in più di un'occasione la propria posizione: premesso il rispetto delle norme, della legge e quindi della Convenzione vigente, piena disponibilità a collaborare alla definizione di un nuovo quadro che consenta di garantire la continuità territoriale, a patto che anche in quell'ottica siano rispettate le leggi da parte di tutti gli operatori: il che significa obbligo di utilizzo di marittimi italiani e/o comunitari; garanzia di fornitura del servizio nel corso di tutto l'anno.

6) "Il rispetto dalla legge non è, e non può essere, oggetto di discussione". Così Stefano Messina, presidente di Assarmatori, è entrato nel dibattito sulla convenzione relativo alla continuità territoriale da e per la Sardegna".

"Mi stupisco - conclude Messina - che vengano fornite al ministro Toninelli informazioni che non rappresentano la realtà e ho già chiesto al riguardo la disponibilità per un incontro, nel quale chiarire anche in questo caso, la condivisa volontà di trasparenza che è nel codice genetico della nostra Associazione".



Baldissara (Grimaldi): portiamo a Livorno 90 milioni lavoriamo secondo le regole, chiediamo solo certezze

LIVORNO – Esistono modi per esporre le proprie ragioni senza lasciarsi andare ad atteggiamenti platealmente sguaiati, più adatti, magari, a stornare l'attenzione da certe imbarazzanti realtà dei fatti che a stabilire la verità.

Lo ha dimostrato, da par suo, Costantino Baldissara, direttore commerciale ed operativo del gruppo Grimaldi, leader mondiale nell'ambito della logistica e del trasporto via mare di merci, passeggeri, trailers e molto altro, nel rispondere alle domande del cronista dell'emittente regionale Granducato TV che gli chiedeva chiarimenti sulla bufera che sta coinvolgendo anche pezzi dell'amministrazione dello scalo livornese, originata dall'esposto presentato da un terminalista nel 2016, esplosa ultimamente anche per la collocazione di una struttura mobile per l'accoglienza dei passeggeri in radice della darsena Toscana ed acuitasi per il diniego di attracco opposto dall'Autorità marittima alle navi Hoeg Singapore e Msc Cristiana.

«Una Situazione – ha detto Baldissara, con evidente senso di amarezza – che non ha precedenti nei 120 porti di 50 paesi dell'intero globo terracqueo in cui Grimaldi scala regolarmente e dove l'arrivo delle nostre navi è visto sempre da tutti come opportunità di lavoro e come un vantaggio per la popolazione, non come un fastidio o peggio.

Spiace aver dovuto assistere al generarsi di una situazione che ha investito esponenti delle istituzioni, ma devo ribadire che il nostro intento non è certamente quello di occupare surrettiziamente delle banchine o

di compiere altre azioni men che chiare, ma di lavorare e produrre ricchezza in perfetta aderenza con tutte le vigenti normative.

A Livorno, dove siamo i primi "clienti" del porto e dove, su 1800 attracchi, solo nove – lo 0,5%!! – sono stati effettuati in banchine diverse da quelle previste, abbiamo a disposizione solo quattro punti di attracco.

sponsione di canoni maggiorati, senza considerare che, inoltre, essa determina per l'utente una innegabile situazione di disagio aziendale per l'impossibilità di pianificare gli investimenti e i relativi ammortamenti.

Riguardo al fatto specifico della contestata collocazione dell'ormai arcinota tensostruttura alla radice della darsena To-

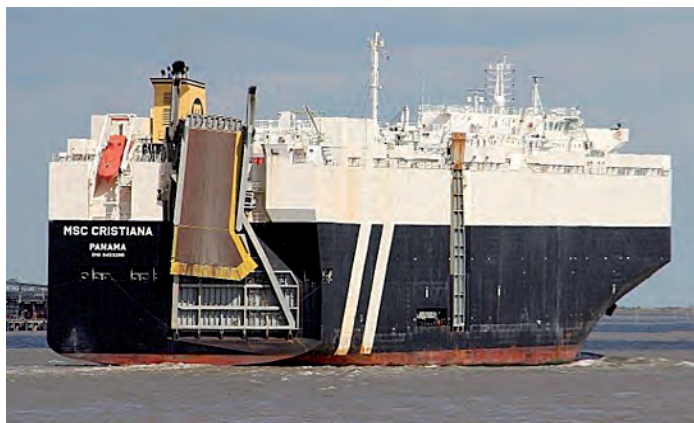
tesca vicenda Porto di Livorno 2000 che continua a protrarsi senza costrutto addirittura dall'Aprile del 2017.

Costantino Baldissara, premettendo elegantemente che il porto deve considerarsi una comunità in cui il successo di ciascuno dovrebbe essere tenuto come un successo del porto, ha osservato che, con tutta probabilità (e noi, parlando talvolta di "passo più lungo della gamba" ne avevamo accennato), l'armatore Onorato, nel presentare un piano di investimenti del valore di 100 milioni, non si sarebbe avveduto che per ammortizzare tale somma occorrerebbe un centinaio di anni, un tempo che, se anche un colosso come Grimaldi entrasse nell'affare, difficilmente potrebbe scendere al di sotto del mezzo secolo.

«La Sintermar – ha poi incalzato Baldissara, con una vena di non troppo sottile (ma alquanto opportuna) provocazione – paga sempre le concessioni, i servizi ricevuti e tutto il resto. Possono tutti i terminalisti sostenere altrettanto? possono tutti affermare di pagare sempre i canoni concessori e i servizi che ricevono? la Porto 2000 riscuote regolarmente da tutti i propri utenti? perché e in virtù di che cosa, la Porto 2000 può lasciare che non la si paghi?

La Sintermar agisce sempre in piena sintonia ed armonia con il Piano regolatore del porto. Sono davvero tutti gli altri in condizione di poter affermare altrettanto?

Ciascun operatore farebbe meglio il proprio lavoro se, anziché strillare per una pagliuzza (eventuale) nell'occhio del vicino, guardasse la trave che



La "Msc Cristiana" in navigazione

Tanto per fare un esempio, basterà pensare che per un traffico nettamente inferiore a quello che gestiamo nella città toscana, ad Anversa ci vengono concessi ben otto ormeggi esclusivi con spazi asserviti per 1 milione e 200 mila mq. »

In veste di operatori dell'informazione, ci sembra doveroso osservare che la necessità manifestata dal gruppo Grimaldi di poter usare banchine pubbliche, ovviamente nel pieno rispetto delle regole, è dovuta al crescere dei traffici e alla conseguente necessità di estendere i servizi noleggiando altre navi che molto spesso sono caratterizzate da pescaggi che non consentono loro di operare alle banchine Sintermar. Si tratta di una crescita e di uno sviluppo che, in ogni caso, non possono che configurare indubitabili vantaggi per l'economia portuale e cittadina di Livorno. Sollecitato dal cronista televisivo in merito agli eventi giudiziari che in questi giorni stanno dominando le cronache, non soltanto locali, specialmente a motivo del fatto che il rilascio di talune concessioni temporanee viene ritenuto dall'Autorità giudiziaria indebitamente ed eccessivamente frequente, il manager della Grimaldi ha sottolineato che, anzitutto, deve escludersi il danno erariale, visto che tale tipologia concessoria è sottoposta alla corre-

scana, di cui è stata posta in dubbio l'amovibilità, sebbene fosse stata certificata da un'apposita perizia, Baldissara ha ricordato come lo stesso comandante del porto, promotore dell'azione di sequestro, avesse espresso a suo tempo il proprio voto favorevole.

Si è trattato di fatti molto più che incresciosi – ha spiegato – che, al di là di ogni altra considerazione, hanno provocato la perdita di un po' di posti di lavoro (hostess, addetti alla ristorazione, alle pulizie e a servizi diversi) che potrebbe essere seguita dalla cancellazione di 1300 turni, con un danno di ben 10 milioni. Per di più, nel caso in cui la Msc Cristiana fosse impossibilitata ad operare a Livorno, si aggiungerebbe il venir meno di 40 mila autovetture.

Il gruppo Grimaldi – ha tenuto a sottolineare l'alto dirigente – dal 2008 ha moltiplicato significativamente i propri traffici, lavora con i più grandi operatori d'Europa e del mondo e produce un fatturato annuo di 3 miliardi avendo sempre e soltanto come obiettivo la piena soddisfazione della clientela e non pensa davvero a rivolgere le proprie attenzioni né, tanto meno, le proprie solidissime energie contro qualcuno.

Il cronista, stimolando quel tanto di venenum che ciascuno porta in cauda ha sollecitato un pensiero sulla singolare e grot-



**Centro
Internazionale
Spedizioni S.p.A.**

**CASA DI SPEDIZIONI
OPERAZIONI PORTUALI
NOLEGGI
ASSICURAZIONI**

57122 LIVORNO
VIA DELLE CATERATTE, 66
ph 0586 887121 serie
web: www.cislivorno.it
e-mail: cislivorno@cislivorno.it

Di Gioia s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

**SERVIZIO
SETTIMANALE**

Contenitori completi e Groupage per:

ISOLE CANARIE

per informazioni:
LIVORNO - via Varese, 12
tel. 0586 83029 - fax 0586 83070

Baldissara: diniego di attracco alla Msc Cristina

porta nel proprio e gli organismi di vigilanza e controllo dovrebbero impiegare la propria solerzia nei confronti di tutti alla stessa maniera".

"Per quanto riguarda la Grimaldi – ha chiesto, infine il cronista – risulta che avrebbe già manifestato interesse ad investire nella darsena traghetti della futura darsena Europa. Lo conferma?".

Nell'attestare ancora una volta l'interesse del Gruppo per Livorno, dove si è già impegnato in cospicui investimenti e dove altri ne ha in programma per una quindicina di milioni insieme a due altri grandi operatori, Baldissara ha confermato l'intento della Grimaldi di impegnarsi anche per la darsena Europa, come, del resto, sta facendo in diverse altri porti del mondo.

"Abbiamo ventuno terminal e dovunque le autorità degli scali in cui siamo presenti ci offrono

tranquillamente concessioni cinquantennali. Questo, semplicemente (si fa per dire), è il credito di cui gode il gruppo Grimaldi a livello mondiale.

A Livorno – ha detto Baldissara – chiediamo solo di essere posti nelle condizioni di poter programmare e di poter avere relazioni stabili con tutte le autorità locali, sempre che il lavoro che siamo in grado di portare al territorio sia bene accettato. Noi abbiamo necessità di ottenere in concessione gli accosti 14 E, F e G; mi auguro sinceramente che quanto sta accadendo in questi giorni non ne provochi il blocco, diversamente verrebbero a trovarsi a rischio circa trecentocinquanta lavoratori fra diretti e indotti.

Mi preme, comunque, invitare tutti a stare tranquilli e a fidarsi dell'azienda perché Grimaldi non è solita abbandonare i propri dipendenti. Ad essi chiedo il massimo impegno per offrire



Costantino Baldissara

prestazioni sempre migliori fornendoci il mezzo più efficace per far valere le nostre ragioni con la qualità e l'efficienza dei servizi che produciamo".

Il gruppo Grimaldi è un colosso planetario presente a Livorno con circa 1800 scali all'anno in cui vengono movimentati quasi 400.000 autovetture, 600.000 passeggeri e 280.000 trailers. Negli ultimi anni abbiamo incrementato esponenzialmente i traffici e abbiamo costituito nel porto toscano un significativo hub per i servizi ro-ro facendone un punto di riferimento internazionale e producendo una ricchezza stimabile in 35 milioni, che salgono fino a quasi 90 se si considerano gli effetti indotti, con una ricaduta occupazionale traducibile in 1.450 persone con almeno 30.000 turni lavoro effettuati da personale autonomo di altre imprese portuali. Grimaldi, insomma è una grande realtà imprenditoriale che per lavorare non ha bisogno di "mezzucci" e che contribuisce alla formazione del Pil locale con un sostanzioso 2,3%.

Raugei: le contese fra due grossi gruppi armatoriali rischiano di far rientrare gli investimenti a Livorno

LIVORNO – "Le cronache portuali di questi primi giorni dell'anno descrivono situazioni da far tremare i polsi: tentativi di screditamento e delegittimazione delle istituzioni portuali quali l'Autorità di Sistema portuale e la Direzione Marittima, le ormai consolidate contese tra due grossi gruppi armatoriali, una paradossale interrogazione parlamentare per un mancato accosto, come se il porto di Livorno o il Paese non avesse altre questioni aperte di ben più alto spessore". Così si è espresso il presidente della Compagnia Portuale Livorno, Enzo Raugei, commentando le ormai note vicende alla ribalta delle cronache.

"Nell'era digitale della comunicazione, che consente di leggere le notizie in tempo reale da Pechino a Camberra, il fatto certo – sostiene Raugei – è che l'immagine del porto di Livorno ne esce a pezzi, con il rischio di far rientrare le intenzioni di investimenti, ma anche la possibilità di attrarre nuovi traffici. Traggo spunto da ciò che viene pubblicato sulla stampa per ribadire che in questo contesto schierarsi con questa o quella istituzione non serve a niente, anche perché non sono in contrapposizione, così come non serve stare con un gruppo armatoriale o l'altro. Il problema

centrale è quello legato alle regole in base alle quali deve funzionare il porto è su questo che la comunità portuale deve trovare un punto di sintesi insieme alle Istituzioni preposte.

Siamo anche nel mezzo di una indagine della Magistratura che avrà il suo corso e sulla quale nessuno ha dubbi che sarà portata a termine nel modo più corretto e garantista possibile. Questa situazione avrà i suoi sviluppi che non devono condizionare la possibilità di superare le altre criticità che si sono manifestate in questo ultimo periodo e soprattutto non dovrà generare ritardi rispetto alle opere in itinere.

Personalmente sono preoccupato dello stato dei fatti, che rischia di sfociare in una situazione di non ritorno, preoccupato perché alla fine ne risentiranno i traffici e con essi i lavoratori e le loro famiglie, intorno alla nostra attività trovano di che vivere direttamente oltre 400 famiglie e intorno a quella più in generale del porto si quintuplicano, ed è per questo che in noi prevale il senso di responsabilità rispetto alla situazione, al lavoro e a coloro che a Livorno portano lavoro, che devono farlo nel rispetto delle regole di un mercato regolamentato come quello portuale".

"Credo sarebbe utile avviare e dare corso all'apertura di un tavolo, che per altro era stato annunciato anche nel Comitato di Partenariato, per affrontare la questione degli accosti, delle banchine e delle regole locali che in un contesto di quadro, dettato dalla legge 84/94 con le sue ultime modificazioni, siano definite rispetto alla particolarità del nostro porto e su questo si apra un nuovo corso nel quale ci sia collaborazione e non contrapposizione.

Le Istituzioni portuali sono guidate da persone di grande esperienza, serietà e competenza e meritano rispetto anche quando applicano le regole in modo difforme a come qualche operatore vorrebbe, non è politicamente etico intervenire a livello parlamentare su una questione di ordinaria amministrazione che avrebbe dovuto trovare soluzione in loco, come poi è avvenuto", sottolinea il presidente del Gruppo Cpl.

"Con chi guida le Istituzioni portuali, con le associazioni degli operatori portuali va trovata velocemente una sintesi, esorto chi fosse d'accordo con questa impostazione a darne cenno per richiedere alle stesse l'avvio di un confronto, io lo faccio da subito.

Se poi come si legge sulla stampa fosse addirittura il go-

vernatore Rossi a presenziare il tavolo credo che saremmo tutti garantiti, in ragione del peso politico istituzionale che la Regione Toscana, attraverso il suo presidente, ha speso per il nostro porto e per la prospettiva di sviluppo caratterizzata dalla Piattaforma Europa.

I punti di criticità del porto – conclude Enzo Raugei – sono gli spazi a terra e gli accosti, dobbiamo trovare il modo di convivere fino a quando sarà realizzata la Piattaforma Europa che, è bene ricordare, oltre alla delocalizzazione e realizzazione di un unico terminal contenitori, con la conseguente messa a disposizione di importanti aree e banchine, prevede anche la realizzazione di un adeguato terminal ro-ro, i player di questa attività dovrebbero guardare a questa realizzazione anziché farsi la "guerra". Su questi temi dovrebbe essere incalzato il Governo e la politica, affinché trovino risorse economiche pubbliche in più a quanto previsto, per una rapida realizzazione completa della infrastruttura che per il porto di Livorno e per la città, consentirebbe di guardare al futuro con maggiore serenità e di mantenere un ruolo centrale nel contesto portuale nazionale ed europeo".

Messina (AssArmatori) incontra presidente Casellati

«Ripristinare la piena legalità nei porti italiani»

ROMA – Il presidente di Assarmatori Stefano Messina ha guidato una delegazione ricevuta da Maria Elisabetta Alberti Casellati, presidente del Senato. L'incontro è servito ad illustrare ruolo, funzioni, problematiche e prospettive dell'industria armatoriale italiana, da sempre chiamata ad accompagnare e sostenere il sistema economico del Paese, garantendo il regolare flusso delle merci e dei passeggeri oltre che costituire un importante fattore occupazionale specialmente in ambiti tradizionalmente connotati da una generalizzata sottooccupazione.

In questo contesto il presidente Messina ha rivolto al presidente del Senato un appello, affinché le istituzioni del Paese pongano la massima attenzione alle tematiche attinenti la cosiddetta "blue economy" vigilando, in particolare, sulla legalità e il rispetto delle norme, sottolineando inoltre come l'assetto di una struttura stra-

tegica, come è il Sistema portuale, presenti ancora troppi con i d'ombra a causa di una riforma portuale in larga parte incompiuta e rivelatasi per molti aspetti carente e inadeguata allo sforzo di efficientamento dei porti.

Tuttavia, ha affermato Messina, in rappresentanza dei principali gruppi armatoriali italiani e internazionali che mantengono servizi regolari in Italia, in attesa dell'auspicata e, a quel che risulta, da tutti voluta, riforma della legge portuale, non si deve dimenticare che le regole ci sono e devono essere rispettate da tutti gli operatori.

"I recenti casi di Civitavecchia e di Livorno, dove le regole che sottendono all'esercizio delle attività di terminal sono state violate in nome di un'asserita tutela del traffico operato da certi operatori -afferma Assarmatori- impongono la massima cautela per scongiurare che i nostri porti e di conseguenza le attività marittime



Stefano Messina e Maria Elisabetta Alberti Casellati

vengano sottratte alle norme e affidate alla discrezionalità delle Autorità locali spesso poi censurate dalla magistratura anche penale, il tutto creando un clima di assoluta incertezza per non dire di illegalità diffusa". Stefano Messina ha evidenziato quindi alla Casellati come anche il progetto delle Zone economiche speciali, la

cui fattibilità è stata circoscritta ai soli porti del Mezzogiorno, rischia di produrre soltanto marginalmente i risultati positivi attesi, mentre l'efficacia di questo strumento dovrebbe essere comunque estesa ad altre realtà, in primis a quella genovese, penalizzata in modo cogente dal crollo del ponte Morandi.

Confitarma auspica soluzione per Livorno

«Le regole ci sono e vanno rispettate da tutti»

ROMA – Quanto sta accadendo nel porto di Livorno, ha ormai varcato i confini cittadini e sta interessando tutto il mondo dello shipping. Tra quest'ultime, anche Confitarma ha manifestato la propria opinione sulla vicenda.

In un comunicato diffuso alla stampa, infatti, sostiene che "Non si può non condividere l'affermazione che 'le regole ci sono e vanno rispettate da tutti' ma, al tempo stesso, dato che sono ancora in corso le indagini della magistratura per le

concessioni demaniali nel porto di Livorno, è criticabile qualsiasi valutazione in merito alla legittimità dei comportamenti di operatori e istituzioni prima che venga emessa la sentenza che stabilirà a chi, eventualmente, imputare colpe e/o responsabilità."

"Inoltre- prosegue la nota -, compito di un'associazione di categoria è quello di tutelare gli interessi dei propri associati ma non di intervenire in situazioni di tipo commerciale tra due o più aziende usando armi

improprie a difesa dei propri associati, quali tipicamente sono gli interventi sulla stampa, non basati sulla oggettiva conoscenza del caso.

Tutto ciò premesso, crediamo che una associazione di categoria, che abbia ben chiara quale sia la sua funzione, dovrebbe essere sempre in grado di dialogare con istituzioni e autorità locali al fine di individuare una soluzione per l'interesse della collettività e non del singolo soggetto coinvolto".

La Confederazione Italiana Ar-



Mario Mattioli

matori, infine sostiene che "oltre a proseguire il dialogo con tutte le Autorità marittime e di Sistema portuale, e non solo quelle che oggi sono al centro dell'attenzione mediatica, Confitarma auspica che si giunga al più presto ad una soluzione per il bene del porto di Livorno, della sua competitività e dei suoi lavoratori".



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION



Agenzia Marittima Austral (Società Trasporti Combinati s.r.l.)

Servizio bisettimanale diretto da Livorno
per **Tunisi (Rades)**

Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis
Rese su Sousse - Sfax ed altre destinazioni interne della Tunisia

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via del Forte San Pietro, 6 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - www.austral.it - e-mail: austral@austral.it

Le vicende della portualità livornese hanno innescato polemiche che potrebbero causare un fermo delle attività

LIVORNO – Confindustria Livorno – Massa Carrara ha diramato con il suo ufficio stampa una nota relativa alle attuali vicende commerciali e giudiziarie, che stanno interessando la portualità, e che hanno innescato una ridda di polemiche che impongono alcune riflessioni, per evitare che si confondano le conseguenze con le cause che le hanno generate, come nel caso delle concessioni.

"La cosa peggiore è il rischio, peraltro concreto, inizia la nota, che le ultime controversie producano uno stallo di durata indefinita delle attività portuali sia a Livorno che a Piombino. Infatti, la circostanza che i due porti siano parte integrante dell'AdSp produce – sia nel bene che nel male – una serie di effetti domino che potrebbero mettere a rischio l'intero tessuto sociale ed economico del territorio.

Ciò in quanto esiste una inseparabile connessione tra la logistica ed il sistema industriale, per cui finirebbero definitivamente congelati essenziali progetti di sviluppo sia in ambito portuale, primo fra tutti la darsena Europa, sia in ambito industriale come quelli relativi alla siderurgia e metallurgia a Piombino o quelli energetici e infrastrutturali a Livorno.

A distanza di 24 anni dall'approvazione della Legge 84/94 di riforma portuale la parte normativa relativa alle modalità di utilizzo delle aree portuali (in concessione o con altre modalità temporanee) avrebbe dovuto essere oggetto di profonda rivisitazione. Nella precedente legislatura la difformità di visione sull'adeguamento della loro Regolazione alle dinamiche di mercato da affidare in modo flessibile alle Autorità di sistema portuale quali responsabili dello sviluppo dei



Una veduta della Darsena Toscana

porti ne ha impedita la revisione.

La posizione di Confindustria, continua il comunicato, è da sempre ancorata al rispetto delle regole, alla libertà di mercato, per evitare abusi di posizione dominante. Tutto quanto può confliggere con questi criteri per noi è profondamente errato.

Le carenze degli interventi normativi che hanno palesemente ingarbugliato la riforma della Legge 84/94, hanno causato una carenza cronica di spazi e di accosti nel porto di Livorno che ha generato inevitabili conflitti ai quali si è tentato di dare soluzione con provvedimenti eccezionali, seppur con l'unico fine di concorrere allo sviluppo dei traffici e dell'occupazione. Rispetto a questo scenario, che si è andato complicando fino ai conflitti recenti, il Governatore Rossi ha promosso una iniziativa che trova certamente il consenso di Confindustria. Infatti, le finalità che dovrebbe perseguire il Comitato proposto dalla Regione coincidono positivamente con gli atti e le conclusioni dell'Assemblea generale della Confindustria tenutasi a Piombino alla fine dello scorso anno.

Le conclusioni possono riassu-

mersi nell'urgente necessità di integrare adeguatamente e funzionalmente la gestione dei porti del nostro sistema, spingendo con determinazione sulle istruttorie relative ai progetti di investimento che sono in attesa di definizione sia a Livorno che a Piombino, per favorire la reindustrializzazione della fascia costiera della Toscana.

Per queste finalità, prosegue la nota, è stata più volte richiamata una maggiore sollecitudine degli Enti a vario titolo competenti, prima fra tutti l'Autorità portuale, e soprattutto una continuità di intervento che fino ad oggi è certamente mancata, dato il protrarsi delle istruttorie, senza la fissazione di un termine. In sostanza sia il Comitato proposto dalla Regione, sia gli atti conclusivi dell'Assemblea di Confindustria, convergono sugli stessi obiettivi: cambiare passo ed adottare un metodo di lavoro ed imprimere alle procedure tempi adeguati alla gravità della crisi, senza ulteriori titubanze e men che meno vuoti di potere che hanno finito per generare i conflitti di cui stiamo parlando.

Per questo, riteniamo di avanzare alcune proposte che siano funzionali a dare concretezza ai

principi ed ai criteri richiamati nelle molteplici prese di posizione. Anzitutto ci aspettiamo che il Comitato di gestione riprenda immediatamente la propria funzionalità, redigendo un'agenda delle riunioni per garantire la continuità di cui abbiamo parlato più volte.

Una volta riattivato il Comitato di gestione, conclude il testo di Confindustria, occorre che nella moltitudine delle questioni, siano individuate delle priorità con l'impegno di velocizzarne l'istruttoria o, quando occorra, l'adozione dei necessari provvedimenti.

In questa ottica occorre avviare da parte del Comitato di gestione una verifica dello stato di attuazione del Piano attuativo per la sponda Est della darsena Toscana, della "zonizzazione", la conclusione dell'assegnazione della Porto 2000, la definizione del regolamento per le concessioni, l'aggiornamento di tutti i progetti di investimento a Piombino ed a Livorno. Ciò che occorre è la garanzia della continuità operativa che procede di pari passo con la continuità delle imprese. Elementi questi essenziali, per assicurare il futuro del porto e dell'economia della Toscana.



Cargo Compass s.p.a.

Spedizioni Internazionali



SERVIZI GROUPAGES PER:
USA - CANADA - SUD AFRICA - SUD AMERICA (Messico, Brasile, Ecuador, Perù, Cile, Colombia) - HONG KONG - SHANGHAI

LIVORNO/PISA - tel. +39 050 643111 - fax +39 050 642273 - e-mail: cargocompass@cargocompass.it

MILANO - tel. +39 02 6154161 - fax +39 02 6630 5404 - e-mail: milano@cargocompass.it

BOLOGNA - tel. +39 051 6650372 - fax +39 051 6654981 - e-mail: bologna@cargocompass.it

VENEZIA - tel. +39 041 5952744 - fax +39 041 5956437 - e-mail: venezia@cargocompass.it

PADOVA - tel. +39 049 632703 - fax +39 049 8985705 - e-mail: padova@cargocompass.it

TORINO - tel. +39 346 2434615 - e-mail: torino@cargocompass.it - GENOVA - tel. +39 348 6289206 - ANCONA - tel. +39 071 2210115

MODENA - tel. +39 059 8630857 - VICENZA - tel. +39 0424 1901950 - fax +39 0424 281870 - VERONA - tel. +39 045 2050420 - fax +39 045 2050428



YANG MING

MD1	DAMIETTA - SINGAPORE - HONG KONG - QINGDAO - PUSAN - SHANGHAI (Tmnl Yangshan) - SHEKOU					
	MV	Voy	GENOVA SECH			
	ASKLIPIOS	003E	19/01/2019			
	SEASPAN ZAMBEZI	013E	26/01/2019			
	MOL CHARISMA	204E	02/02/2019			
	PRAGUE EXPRESS	058E	09/02/2019			
	SEASPAN GANGES	012E	16/02/2019			
	FRANKFURT EXPRESS	055E	23/02/2019			

► Si accetta merce in trasbordo per le destinazioni del Sud Est Asiatico, Cina e Sub Continente Indiano

MD2	FOS - PIREO - SINGAPORE - HONG KONG - BUSAN - QINGDAO - NINGBO SHANGHAI (Tmnl Yangshan) - KAOHSIUNG - SHEKOU					
	Feeder	LIVORNO	M/V	Voy	LA SPEZIA LSCT	GENOVA VTE
	ATLANTIC PIONEER	04/01/2019	YM WARMTH	0017E	06/01/2019	09/01/2019
	ATLANTIC BRIDGE	11/01/2019	MANHATTAN BRIDGE	0017E	13/01/2019	16/01/2019
	ATLANTIC PIONEER	18/01/2019	ALULA	010E	20/01/2019	23/01/2019
	ATLANTIC BRIDGE	25/01/2019	YM WELLBENG	002E	27/01/2019	30/01/2019
	ATLANTIC PIONEER	01/02/2019	NYK OWL	006E	03/02/2019	06/02/2019
	ATLANTIC BRIDGE	08/02/2019	MILLAU BRIDGE	020E	10/02/2019	13/02/2019

New AL6 USA	BARCELONA - VALENCIA - NEW YORK Maher Terminal - NORFOLK - SAVANNAH - MIAMI - FOS					
	M/V	Voy	GENOVA VTE	LA SPEZIA LSCT		
	TIRUA	016W	08/01/2019	09/01/2019		
	COSCO PHILIPPINES	002W	15/01/2019	16/01/2019		
	TOLTEN	002W	22/01/2019	23/01/2019		
	CMA CGM TOSCA	002W	29/01/2019	30/01/2019		
	TUBUL	003W	05/02/2019	06/02/2019		
	CMA CGM NABUCCO	002W	12/02/2019	13/02/2019		
	TIRUA	017W	19/02/2019	20/02/2019		

AL7 USA	BARCELONA - HALIFAX - NEW YORK Maher Terminal - SAVANNAH - NORFOLK					
	M/V	Voy	LIVORNO TDT			
	ZIM MONACO	065W	11/01/2019			
	ZIM SHEKOU	052W	18/01/2019			
	ZIM QINGDAO	078W	25/01/2019			
	ZIM TARRAGONA	062W	01/02/2019			
	ZIM LUANDA	071W	08/02/2019			
	ZIM YOKOHAMA	043W	15/02/2019			
	ZIM VANCOUVER	041W	22/02/2019			

**YANG MING (ITALY)****HEAD OFFICE**

Piazza Galeazzo Alessi, 2 - 16128 GENOVA

Tel. 010 59911 - Fax 010 5991230 - mail: ymi@finsea.it<http://www.finsea.it/shipAgency/Yangming.htm>**Contatti per effettuazione bookings:**

- GENOVA Yang Ming (Italy)
- NAPOLI Yang Ming (Napoli)
- VENEZIA Adriatic Sea Shipping

Uffici operativi

LA SPEZIA Yang Ming (Italy)
LIVORNO Yang Ming (Italy)

TEL

010 5991371
081 5512529
041 2712670

FAX

010 5991252
081 5519786
041 2712580

MAIL

ymibookingexp@finsea.it
ymicap@finsea.it
ass@vegasservice.net

ymilsp@finsea.it
ymileg@finsea.it

Tirrenia record, cresce del 35% nel traffico da e fra la Sicilia

MILANO – Una crescita di oltre il 35%, pari a un incremento di più di 500.000 metri lineari nel totale trasportato da e per la Sicilia. Tirrenia archivia il 2018 con un risultato commerciale e operativo eccezionale specie per quanto attiene i servizi da e per la Sicilia. Risultato ancora più significativo se si prendono in considerazione i contenuti di dettaglio di questo consuntivo: lo sbarco



Alessandro Onorato

in forze del gruppo Onorato Armatori in Sicilia ha infatti sbloccato e sdoganato, consentendogli l'accesso ai servizi delle Autostrade del mare, tutto quel mondo dell'autotrasporto di medie e anche di piccole dimensioni che ne era stato escluso.

Più di 1500 diverse società di autotrasporto hanno usato le navi Tirrenia per trasportare i loro mezzi sull'asse Nord-Sud su rotte strategiche come la Napoli-Catania, con un effetto tangibile e verificabile di decongestionamento della rete autostradale e con vantaggi economici e operativi ormai consolidati.

Ciò a conferma dello slogan che campeggia sulle fiancate delle navi del gruppo: Sicilia libera e Malta libera.

Slogan che evidenzia e sintetizza il vero obiettivo che è stato perseguito nel corso di tutto il 2018.

"Sulla Sicilia – sottolinea il vice presidente e responsabile commerciale del gruppo, Alessandro Onorato – abbiamo vinto la scommessa, consentendo a questo mercato di dispiegare le vele delle sue enormi potenzialità e specialmente, anche attraverso investimenti concentrati oggi nel porto di Catania, ma destinati

già nei prossimi mesi ad ampliarsi ad altri scali dell'isola, a fornire all'estesa platea di piccole e medie imprese dell'autotrasporto, che rappresentano l'asse portante dell'economia isolana, di accedere a servizi che, in situazioni di monopolio di fatto, erano preclusi e riservati a una ristretta cerchia di aziende di grandi dimensioni". Mentre il direttore commerciale merci di Tirrenia, Pierre Canu, sottolinea come "nel numero delle aziende che ci hanno dato fiducia è riflessa l'attenzione che abbiamo dedicato e dedichiamo al rapporto con ogni singolo operatore dell'autotrasporto, attraverso un dialogo costante che è sfociato anche nella definizione di orari e scheduling tarati sulle necessità di consegna delle merci e quindi sulle esigenze reali dell'autotrasporto.

E proprio questa attenzione ha rappresentato e rappresenta la chiave di un rapporto del tutto nuovo di collaborazione con l'autotrasporto".

Per altro proprio per rispondere a una domanda crescente, a fine 2018 il Gruppo ha annunciato l'apertura di due nuove linee sinergiche a quella sull'asse Genova - Livorno - Catania - Malta, linee che collegano Genova con Napoli e Livorno con Napoli, con effetto hub di smistamento dei traffici verso il sud.

In forte sviluppo anche il traffico sul collegamento Sicilia-Malta, con il risultato di oltre il 50% del traffico di rotabili in e out su Malta trasportato dalle navi del gruppo.



Automezzi della Fercam e di Artoni

Fercam chiude la trattativa per l'acquisizione di Artoni

BOLZANO – L'operatore logistico altoatesino Fercam, il primo Aprile 2017 è subentrato in 14 filiali – rami d'azienda di Artoni; ora assieme al partner immobiliare Prelios si è aggiudicato la gara indetta dal Commissario straordinario per la vendita della società nel frattempo andata in Amministrazione straordinaria. Baumgartner ha così commentato l'operazione: "Sebbene per noi significhi uno sforzo finanziario ulteriore, ci siamo resi disponibili a presentare l'offerta ottimale per l'intero gruppo, avvalendoci di un partner immobiliare che si occuperà degli immobili non idonei per la nostra attività".

L'operazione comprende il collocamento di 140 dipendenti dei 191 totali rimasti alle dipendenze e complessivamente 26 immobili di proprietà situati su tutto il territorio nazionale e oltre 1.500 unità di carico, principalmente casse mobili.

L'accordo prevede che la Procedura si farà carico dei dipendenti non rientranti nell'acquisto e prevede inoltre che i dipendenti saranno inseriti in filiali Fercam a non più di 125 km dall'attuale sede di lavoro. Non saranno riattivati altri siti Artoni oltre a quelli già affittati con il precedente affitto di ramo di azienda e le attività dei rimanenti siti Artoni saranno gestite da filiali Fercam.

"Abbiamo già chiesto ai sindacati un incontro per concordare le modalità di inserimento delle persone in Fercam e garantiremo ovviamente tutti i diritti acquisiti. Rimane importante la concordata flessibilità geografica per garantire la necessaria efficienza onde assicurare la competitività e conseguente sicurezza dei posti di lavoro anche in futuro. Sono sicuro che i sindacati agiranno con la necessaria responsabilità tenendo presenti anche le esigenze aziendali in considerazione delle difficoltà e turbolenze che caratterizzano il mercato del settore dei trasporti" ha concluso Baumgartner.



**SPEED TRANSPORT
SERVICE ITALIANA srl**

MILANO - TEL. 02 376761 - FAX 02 33220540

email: info@speedtransport.it

www.speedtransport.it

AGENZIE: LIVORNO - GENOVA - SAVONA VADO - NAPOLI - LA SPEZIA

**CENTRO
AMERICA**

LA GUAYRA - PUERTO CABELLO - BARRANQUILLA
CARTAGENA - BUENAVENTURA - RIO HAINA
P.LIMON - COLON - ST.THOMAS DE CASTILLA

MESSICO

VERA CRUZ - ALTAMIRA

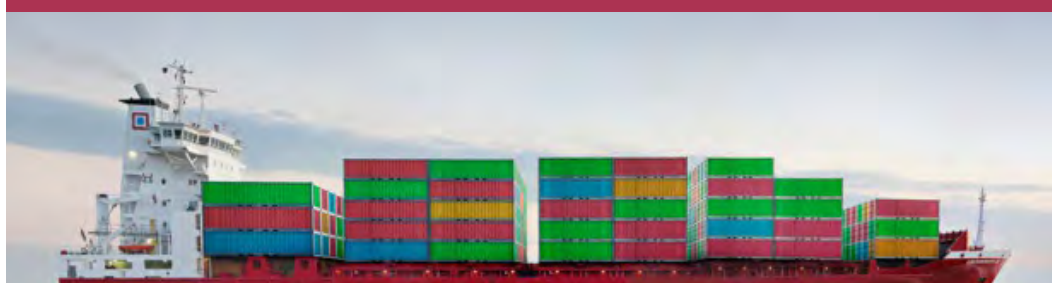
**SUD
ATLANTICO**

BUENOS AIRES - SANTOS - MONTEVIDEO

**NORD
AMERICA**

BOSTON - MIAMI

SERVIZIO DI LINEE REGOLARI CONTENITORI COMPLETI E GROUPAGES



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Telefax 0586 248200

mediterranean shipping company GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1 MSC RITA MSC SILVANA MSC RACHELE	905W 906W 907W	6-2 13-2 20-2	- - -	omit 7-2 14-2	3-2 10-2 17-2	8-2 15-2 22-2	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Nord Europa (Rotterdam)	2 MSC PINA E.R. TOKYO MSC MARIA ELENA	IP903R IP904R IP905R	vedi servizio 5	4-2 11-2 18-2	vedi servizio 5	3 servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Tampa, Jacksonville L. CARAIBICHE - (Servizio via Freeport) Haiti: Port au Prince, Dominica: Roseau, Grenada: Saint George's, St Marteen: Philipsburgh, St Kitts: Basseterre, Nevis: Charlestown, Anguilla: Road Bay, Montserrat: Plymouth, Puerto Rico: San Juan, Rep Dom: Rio Haina, Caveda; Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) St. Vincent MESSICO - Servizio diretto - Vera Cruz, Altamira (e prosecuzioni interne), Puerto Morelos (via P. Everglades) CANADA - da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3 MSC TORONTO SEALAND WASHINGTON MSC VITTORIA MSC JUDITH MSC KATYAYNI	MF905W 906W MF907W MF908W MF909W	4-2 11-2 18-2 25-2 4-3	30-1 6-2 13-2 20-2 27-2	1-2 8-2 15-2 22-2 1-3	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle, (e prosecuzioni interne) L. CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain, Rep. Dom: Rio Haina, Cuba: Mariel (servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown, Suriname: Paramaribo, Barbados: Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	4 MSC MAXINE MSC ATHOS MSC BRANKA MSC MICHELA	MC905A MC906A MC907A MC908A	5-2 12-2 19-2 26-2	1-2 8-2 15-2 22-2	- - - -	3-2 10-2 17-2 24-2	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne) MESSICO WEST COAST - Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Acc. Reefer in "Cold Treatment"	5 MSC ANTIGUA MSC ROMANE CONTI COURAGE	NL905R NL906R NL907R	14-2 21-2 28-2	13-2 20-2 27-2	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio	vedi servizio servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	6 MSC ANS MSC SARISKA MSC BRIANNA MSC ROCHELLE	CX906A CX907A CX908A CX909A	5-2 12-2 19-2 26-2	8-2 15-2 22-2 1-3	9-2 16-2 23-2 2-3	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio
E-mail prenotazioni: bkg02@livorno.mscgva.ch MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Hodeidah, Aden (e prosecuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera INDIA - Nhava Sheva, Mumbai via Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Chennai (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochín, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (PICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo - MALDIVE - Malé	7 MSC NEW YORK MSC VENICE MSC ISTANBUL MSC AUGUSTA MSC ALIX 3 TBN	FJ905E FJ906E FJ907E AT906A AT907A AT908A	7-2 14-2 21-2 7-2 14-2 21-2	- - - 6-2 13-2 20-2	9-2 16-2 23-2 8-2 15-2 22-2	vedi servizio servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde URUGUAY - Montevideo PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.	8 MSC VITA MSC MELINE MSC AGADIR MSC AUGUSTA MSC ALIX 3	MM905A MM906A MM907A AT906A AT907A	4-2 11-2 18-2 - -	6-2 13-2 20-2 - serv.	3-2 10-2 17-2 4-2 11-2	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne) PERU' - Callao, Paita ECUADOR - Guayaquil COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosecuzioni interne) GOSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto	9 MSC MAXINE MSC ATHOS MSC BRANKA MSC MICHELA	MC905A MC906A MC907A MC908A	3-2 10-2 17-2 24-2	5-2 12-2 19-2 26-2	1-2 8-2 15-2 22-2	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio	vedi servizio servizio servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchoit, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.9	10 MSC MADRID MSC DYMPHNA TBN MSC INDIA	MW905A MW906A MW907A MW908A	3-2 10-2 17-2 24-2	5-2 12-2 19-2 26-2	1-2 8-2 15-2 22-2	vedi serv. serv.	vedi serv. serv.	vedi serv. serv.	vedi serv. serv.	vedi serv. serv.	vedi serv. serv.	vedi serv. serv.	vedi serv. serv.
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchoit, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo (vedi servizio 9)	11 MSC MAXINE MSC ATHOS MSC BRANKA MSC MICHELA	MC905A MC906A MC907A MC908A	3-2 10-2 17-2 24-2	5-2 12-2 19-2 26-2	1-2 8-2 15-2 22-2	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Telefax 0586 248200

mediterranean shipping company GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	SP	GT	GE	NA	AN	CIV	VE	RA	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne) NL ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne) NL CALEDONIA - Noumea. Indian Ocean REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni. (DIRECT SERVICE) Acc. Reefer in "Cold Treatment"	12	MSC MELISSA	MA905A	6-2	8-2			vedi servizio 18	vedi serv. 3 via LSP	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC DARDANELLES	MA906A	13-2	15-2							
		MSC METHONI	MA907A	20-2	22-2							
		MSC FLORENTINA	MA908A	27-2	1-3							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne) NL ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne) NL CALEDONIA - Noumea. Indian Ocean REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni. (DIRECT SERVICE) Acc. Reefer in "Cold Treatment"	12 Bis	MSC CLAUDIA	YZ906R			5-2						
		MSC CLAUDIA	YZ907R			12-2						
		MSC CLAUDIA	YZ908R			19-2						
		MSC CLAUDIA	YZ909R			26-2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
GOLFO PERSICO - Dubai, Abu Dhabi, Destinazioni via Dubai: Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Doha, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne) IRAQ - Umm Qasr ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao, Shekou, Nansha	13	MSC NEW YORK	FJ905E	7-2	vedi servizio 16	vedi servizio 15	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC VENICE	FJ906E	14-2								
		MSC ISTANBUL	FJ907E	21-2								
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
Salalah (Oman) - ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Dalian, Busan, Shanghai, Qingdao, Tianjin, Ningbo, Yantian, (e porti minori della Cina), Hong Kong SUD EST ASIATICO - Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok, (Unitai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Minh, Haiphong JAPAN (via Ningbo) - Yokohama, Hakata, Yokkaichi, Omeozaki, Kobe, Nagoya	13 Bis	MSC CLORINDA	FD905E	6-2	vedi servizio 16	4-2	8-2	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC PALOMA	FD906E	13-2								
		MSC MELATILDE	FD907E	20-2								
		MSC IRENE	FD908E	27-2								
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba	14	VEGA SIGMA	YA906A	7-2	vedi servizio 2	vedi servizio 3						
		JSP BORA	YA907A	14-2								
		VEGA SIGMA	YA908A	21-2								
		JSP BORA	YA909A	28-2								
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MAROCCO - Casablanca	15	MSC ENGLAND	YM906A	9-2	vedi servizio 1	vedi servizio 3						
		ADELHEID-S	YM907A	16-2								
		MSC GIOVANNA	YM908A	23-2								
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
TURCHIA - Mersin, Antalya, Iskenderun (diretto), Istanbul, Gebze, Gemlik GRECIA - Piraeus (diretto), Salonico, Heraklion, Volos SIRIA - Lattakia EGITTO - Alexandria, Port Said MAR NERO - Novorossiysk, Costanza, Vama/Burgas, Odessa, Illichevsk, Poti CIPRO - Limassol LIBANO - Beirut TUNISIA - Rades LYBIA - Tripoli, Bengasi, Khoms, Misurata	16	MSC AUGUSTA	AT906A	7-2	6-2	9-2	4-2					
		MSC ALIX 3	AT907A	14-2	13-2	16-2	11-2					
		TBN	AT908A	21-2	20-2	23-2	18-2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	17	MSC MADRID	MW905A	3-2	vedi servizio 9	5-2	vedi servizio 1					
		MSC DYMPHNA	MW906A	10-2		12-2						
		TBN	MW907A	17-2		19-2						
		MSC INDIA	MW908A	24-2		26-2						

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
18	NAVE	VOY	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:	
	MSC MARYLENA	AE905A		5-2	4-2			2-2			Haifa , Ashdod	
	MSC LEA	AE906A		12-2	11-2			9-2				
	MSC MARYLENA	AE907A		19-2	18-2			16-2				
	MSC CELINE	AC906A							7-2		Piraeus, Aliaga, Evyap, Gemlik, Tekirdag, Novorossiysk, Costanza, Gebze, Istanbul	
	MSC NILGUN	AC907A							14-2			
	MSC SENA	AC908A							21-2			
	MAIRA	AA906A		11-2	8-2			9-2			Pireo, Limassol, Beirut, Alexandria (AICT)	
	MSC ELBE	AA907A		18-2	15-2			16-2				
	MSC RHANNON	AA908A		25-2	22-2			23-2				
	MSC HANNAH	AB906A		4-2	5-2	8-2		9-2	13-2		Pireo, Alexandria (AICT), Mersin, Beirut, Limassol	
	MSC MANYA	AB907A		11-2	12-2	15-2		16-2	20-2			
	TBN	AB908A		18-2	19-2	22-2		23-2	27-2			
	CONTSHIP IVY	AH905A							2-2		Rijeka, Ploce (Croatia)	
	CONTSHIP IVY	AH906A							9-2			
	MAERSK EMDEN	905E						3-2			Singapore, Vung Tao, Shanghai (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
	MSC MARIA SAVERIA	906E						10-2				
	MAERSK EXETER	907E						17-2				
	MSC MASHA 3	AI905R				8-2		9-2	4-2		Dures (Albania)	
	MSC MASHA 3	AI906R				-		16-2	11-2			
	LUEBECK	AY906R	6-2					8-2			Bar, Bari, Gioia Tauro	
	LUEBECK	AY907R	13-2					15-2				
	MICHIGAN	AS906A		6-2	8-2			5-2			Izmir, Gemlik, Gebze, Istanbul, Tekirdag	
	MANDO	AS907A		13-2	15-2			12-2				
	MICHIGAN	AS908A		20-2	22-2			19-2				

Anche il porto di Livorno nella nuova Via della Seta

Il Pireo testa di ponte tra Cina e scalo labronico

LIVORNO – Cina - Pireo - Livorno, è questo l'asse lungo cui potrebbe svilupparsi il futuro dello scalo labronico.

Se ne è parlato durante un incontro a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale, cui hanno preso parte il console onorario della Repubblica Popolare Cinese a Firenze, Wan Fuguo, e il console onorario della Grecia, Elena Konstantos; a riceverli, oltre al padrone di casa, Stefano Corsini, anche il sindaco cittadino Filippo Nogarini e il dirigente della promozione dell'ente portuale, Gabriele Gargiulo.

Non è un caso che nel quartier generale della Port Authority il console cinese e quello greco si siano presentati insieme.

Dal 2016 il porto del Pireo è infatti in mano alla Cina attraverso il colosso Cosco ed è diventata una delle più importanti teste di ponte tra i mercati dell'Estremo Oriente e quelli dell'Europa Centro Occidentale. Per Livorno potrebbe dunque presentarsi la possibilità di sviluppare collegamenti feeder con lo scalo ateniese che quasi un anno fa ha accolto presso il suo principale terminal container le prime unità navali da 20 mila teu.

Non solo: i due scali potrebbero traghettare inedite sinergie anche sul fronte dei rotabili, che rimane il business princi-

si è venuto a creare in tempi non sospetti e che è stato valorizzato quest'oggi dallo stesso console cinese, che ha asserito di essere venuto in visita a Livorno anche su richiesta del numero uno della Piraeus Port Authority, FU Chengqiu, e dei vertici del Piraeus Container Terminal, con cui vanta ottimi rapporti.

"Il nostro obiettivo è quello di promuovere la collaborazione tra Livorno e il Pireo - ha detto Fuguo, nella foto con Corsini e Nogarini - i miei amici del Pireo supportano questo intento e riteniamo ci siano le condizioni per approfondire le possibili convergenze tra i due porti".

Gli ambiti di collaborazione potrebbero essere molteplici e svilupparsi nel quadro degli investimenti che la Cina sta portando avanti nel nome della Belt and Road Initiative, la nuova strategia commerciale con la quale Pechino potrebbe arrivare ad attivare tra i 1000 e 1400 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali. Si tratta di un progetto di un'ampiezza straordinaria di cui potrebbe beneficiare tutto il tessuto produttivo locale. Non a caso all'incontro ha partecipato anche il sindaco, la cui città ha fame di nuove occasioni di sviluppo industriale anche a seguito della recente crisi che ha investito il territorio: "Il porto e la sua città lavorano in stretta sinergia - ha

lità che questo sarà in grado di esprimere una volta realizzato il nuovo terminal container del porto (la darsena Europa), vero asset sul cui futuro sono in molti a scommettere e sui cui sia Nogarini che Corsini hanno a più riprese richiamato l'attenzione dei due diplomatici.

La riunione, per ora soltanto interlocutoria, ha avuto già degli sviluppi, tanto che il console onorario cinese, il presidente Corsini e il sindaco si sono detti disponibili a proseguire la di-

scussione direttamente in Grecia, nel porto del Pireo, dove dovrebbe essere organizzato un incontro con i vertici dello scalo ateniese.

"Grazie ai collegamenti con il Pireo, Livorno può aspirare a diventare un hub importante per la Cina sia nel traffico containerizzato che in quello dei rotabili - ha dichiarato Corsini - riteniamo da questo incontro possano nascere inedite possibilità di sviluppo per il nostro porto".

Pronta nel terminal Lorenzini una maxi gru da 4,4 milioni



La nuova gru nel terminal Lorenzini

LIVORNO – Si è chiuso davvero in bellezza l'anno per il terminal Lorenzini. E' stata, infatti, sbarcata in banchina la gru semovente modello G HMK (Konecranes Gottwald), costruita in Germania, la più grande ed imponente d'Europa. Il potente mezzo era stato trasferito in Olanda per imbarcarsi, il 23 Dicembre scorso, sulla BBC Fuji, unità specificamente adatta per il trasporto di project cargo, giunta alla banchina del terminal lo scorso 31 Dicembre. I numeri parlano da soli: corpo di 58 metri di altezza, sbarraccio di 64 metri che può alzare fino a due contenitori da 20 piedi per un peso di 44 tonnellate. Un investimento di 4,4 milioni di euro.

"Abbiamo anche ultimato la sistemazione di un piazzale, ha detto il presidente del gruppo Enio Lorenzini, che ci consente di potenziare il terminal con un'area di 8.500 metri quadrati sulla quale si possono collocare almeno 800 teu, si tratta dell'area conosciuta come ex Seal, che ci siamo fatti carico di "ripulire" e riqualificare asfaltandola, recintandola completamente e rendendola sicura con opportuni interventi di tombamento.

Il lavoro portuale moderno, sopra tutto quello del terminalista, non conosce soste, la modernizzazione ci porta a compiere continui investimenti e il minimo sarebbe che tutto potesse svolgersi in un contesto generale caratterizzato, quanto meno, da un minimo rispetto delle regole da parte di tutti. In tal modo, forse, il lavoro, gli investimenti e il rilancio delle attività sarebbero più agevoli e potrebbero produrre risultati maggiori.

Concludo, ha detto ancora Lorenzini, con una speranza, quella di veder risolto, finalmente e una volta per tutte, l'annoso problema del micro tunnel nel canale Industriale, uno stallo inaudito nell'anno del cinquantesimo anniversario della conquista della Luna. La soluzione di quel problema, oltre a porre termine a una situazione a dir poco grottesca, imprimerebbe a Livorno la spinta decisiva per allinearsi stabilmente fra i grandi porti europei. Inutile, infine, ricordare, conclude Lorenzini, che il nostro scalo, prima di tutto, ha bisogno di ritrovare quel minimo di concordia che nel dopo guerra contribuì a farlo grande."



Il console cinese con Corsini e Nogarini

pale del porto della Città dei Quattro Mori.

L'idea di una collaborazione commerciale tra i tre Paesi non nasce certo oggi - sottolinea l'AdSp -, ma è stata preparata attraverso una serie di incontri interlocutori che lo stesso presidente Corsini ha avuto nei mesi scorsi con il console greco Konstantos, che si è offerta di fare da intermediario con l'establishment politico cinese. Si tratta di un feeling che

dichiarato Nogarini, che ha così voluto mettere sul tavolo delle trattative l'ottimo rapporto che esiste tra Comune e l'Autorità portuale - in alcune realtà i rapporti tra i due enti costituiscono un freno allo sviluppo di nuove occasioni, qui da noi sono invece sono un punto di forza".

L'incontro si è poi spostato in porto e ha consentito agli ospiti di farsi un'idea più chiara dello scalo portuale e delle potenzia-

L'import in forte calo, tiene l'export ma l'anno a Genova si chiude con un -2%

GENOVA – Dopo il crollo del ponte Morandi il segno meno chiude l'anno del porto di Genova, i dati rilevati da Spediporto non lasciano spazio ad essere interpretati.

“Avevamo sperato in un piccolo recupero a fine anno – commenta Alessandro Pitto, presidente Spediporto – coincidente con il periodo di peak season dei traffici marittimi, che tradizionalmente è a Dicembre, ma così non è stato.

I dati forniti a fine anno dai nostri associati confermano purtroppo una pessima chiusura con un - 2%.

Per fortuna l'export, che ha registrato un +6%, sempre nel mese di Dicembre, ha mitigato un dato che poteva essere molto più negativo”.

“Il nesso di causalità con il crollo del ponte Morandi per noi è evidente e provato dai numeri – commenta Giampaolo Botta direttore generale Spediporto – il nostro era uno scalo che negli ultimi 10 anni era cresciuto del 65%, quest'anno chiuderemo con il segno meno.

Lasciamo che sia AdSp del mar Ligure orientale a ufficializzare dati e volumi delle perdite, perché è giusto che sia così, ma noi siamo molto preoccupati.

Il mese di Novembre aveva fatto sperare in una piccola ma significativa ripresa, a fronte di un - 9% circa nelle importazioni, l'export con un +8,96%, aveva dato un colpo di reni allo scalo genovese che aveva chiuso il mese di Novembre con quasi un +2% complessivo, il dato però non si è confermato a Dicembre.”

In questo momento così delicato a preoccupare gli spedizionieri sono anche gli scenari internazionali che mostrano una economia globale in frenata.

Dalla guerra dei dazi, portata avanti dal Governo Usa, alla delicata fase in Europa con la Brexit i punti interrogativi sono numerosi e certamente non favoriscono l'ottimismo.

“Proprio ieri sono arrivati i dati del porto di Anversa che ha chiuso l'anno con un nuovo importante record di crescita del 5,5% nel traffico containers ed un più generale +5,8% nelle tonnellate confermandosi ormai come uno dei più importanti world-class player e vero motore trainante l'economia dell'intero Belgio. Genova potrebbe essere per l'Italia, quello che Anversa è per il Belgio, ma dobbiamo spingere tutti nella

stessa direzione ed avere coraggio di compiere scelte di svolta”

Dal crollo del Morandi, purtroppo, il segno meno ha caratterizzato tutto l'ultimo quarto di anno e lo ha fatto in maniera talmente importante da aver compromesso un anno, il 2018, che poteva chiudersi ancora una volta con un segno positivo; a Luglio infatti i traffici a Genova segnavano un + 7%.

“Dobbiamo avere il coraggio di abbattere il muro della burocrazia – dice ancora Botta – che non vuol dire negare il ruolo delle pubbliche amministrazioni, ma ammodernarle la cultura.

Cittadini ed imprese devono essere i primi clienti della Azienda Italia.

Le nostre amministrazioni, dal Comune alla Regione, passando per Camera di Commercio e AdSp hanno fatto e stanno facendo molto, ma dobbiamo trovare unità di intenti e di obiettivi come nei giorni successivi al crollo. Siamo anche preoccupati dalla raffica di scioperi che potrebbero ulteriormente funestare questo inizio anno.

Da ora in avanti saranno molte le iniziative di protesta, lecite e



Giampaolo Botta

legittime, ma attenzione a non innescare ulteriori elementi di incertezza internazionale sul nostro porto”.

Il Decreto Genova e la Legge di Bilancio, recentemente varata dal Parlamento e dal Governo, offrono strumenti interessanti di innovazione.

“Dobbiamo tornare ad attrarre investimenti dall'estero attraverso una moderna politica di semplificazione al business. Nel mese di Gennaio, abbiamo in agenda di formalizzare un progetto di ZIs integrata con la Zona franca urbana ed il retroporto, chiederemo al sindaco Bucci massima attenzione sulle nostre idee, intanto Spediporto prosegue la Class Action contro Autostrade per l'Italia”

Risultato storico sotto la Lanterna per i “crocieristi” oltre un milione nei terminal di Stazioni Marittime

GENOVA – Con il mese di Dicembre si è chiuso un 2018 dal deciso andamento in positivo per quanto riguarda il traffico crociere e da una sostanziale stabilità per quanto riguarda traffico dei passeggeri traghetti transitati nel porto di Genova. Secondo i dati pubblicati da Stazioni Marittime Spa, relativi al totale di crociere e traghetti, nel 2018 si sono registrati 3.091.845 passeggeri contro i 3.003.652 del 2017, con un aumento di 86.193 persone, pari al 2,9% in più.

I crocieristi sono passati da 925.188 nel 2017 a 1.011.398 nel 2018 (+ 86.210, pari a + 9,3%).

Traffico crociere

Nell'anno da poco concluso, sono state registrate 229 toccate nave con 1.011.398 crocieristi, di cui 564.962 home port e 445.223 in transito, in deciso incremento rispetto al

2017 (+ 86.210 passeggeri). A tale proposito, la società di Ponte dei Mille, fa notare che, mentre l'incremento dei passeggeri home port rispetto all'anno precedente si attesta al 4,5%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al 15,8% circa, confermando una tendenza in corso da tempo.

Infatti nel 2018 i passeggeri in transito hanno rappresentato il 44% del totale dei crocieristi, mentre nel 2017 la percentuale era del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%.

In quattro anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è incrementata di oltre 10 punti percentuali.

Sempre importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2018 ha portato nei terminal genovesi 188 toccate con più di 946.000 pas-

seggeri, confermando la leadership del traffico crociere nel porto di Genova.

Traffico traghetti

Circa il traffico traghetti, il 2018 ha chiuso con un lievissimo incremento rispetto all'anno precedente, a tal punto che si può considerare in linea con il 2017. In dettaglio, i passeggeri sono stati 2.080.447 (+ 0,10%), le auto 717.159 (- 0,93%), le moto 55.860 (+ 7,59%) ed i metri lineari 1.879.951 (+ 4,04%). Rispetto al 2017, prosegue Stazioni Marittime, sono stati movimentati circa 2.000 passeggeri in più.

La Sardegna ha perso circa 67.000 passeggeri (che sommati ai 78.000 persi nel 2017 fanno un totale di circa 145.000 in due anni), mentre per contro sono cresciuti la Sicilia (oltre 15.000 passeggeri, che sommati ai + 31.500 del 2017 fanno + 46.500 pax in due anni), la

Corsica (circa 70.500 passeggeri, che sommati ai + 31.500 del 2017 fanno + 102.000 pax in due anni).

Il Nord Africa registra circa 15.000 pax in meno rispetto al 2017.

Il traffico commerciale ha chiuso con un incremento di 73.000 metri lineari.

Previsioni traffico 2019

Per il 2019, Stazioni Marittime prevede una sostanziale stabilità del traffico traghetti, con valori in linea con il 2018.

Il traffico crociere invece dovrebbe registrare un forte incremento.

Nel 2019 sono previsti 257 scali con circa 1.350.000 crocieristi, di cui 750.000 home port e 600.000 transiti.

Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 1.150.000 passeggeri con 196 scali.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **SALERNO** per:

LIBIA	TRIPOLI MISURATA	decadale
MALTA	MALTA	settimanale
ALGERIA	ALGERI	decadale
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA - BEIRUT	decadale
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO	AQABA GIBUTI PORT SUDAN* MASSAWA* HODEIDAH* ADEN*	quattordicinale decadale settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN	BANDAR ABBAS ABU DHABI JEBEL ALI DAMMAM* KUWAIT* BAHRAIN* MUSCAT* DOHA* KARACHI* UMM QASR* NHAVA SHEVA** MUNDRA** AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI*	quattordicinale
* serviti via "feeder" Jeddah		
AFRICA OCCIDENTALE	DAKAR ABIDJAN LAGOS TAKORADI TEMA	quindicinale
EST - SUD AFRICA	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN NACALA * CAPE TOWN ** MOGADISCIO*	quindicinale
* serviti via "feeder" Jebel Ali ** serviti via "feeder" Abu Dhabi		

PER I PORTI DI ALGERIA E AFRICA OCCIDENTALE SERVIZIO FEEDER VIA GENOVA

Per le date di partenza ed ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

www.messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it



A Trieste intesa per spostare il "punto franco" a Bagnoli

TRIESTE – A Trieste è stato sottoscritto l'accordo per lo spostamento del regime giuridico internazionale di punto franco dal Porto vecchio di Trieste ad un'area industriale del Comune di San Dorligo della Valle, di proprietà di Interporto spa, adiacente allo stabilimento di Wartsila Italia.

La struttura, nella frazione Bagnoli della Rosandra, acquisita dall'Interporto di Trieste da Wartsila Italia nel Dicembre 2017, con un investimento totale di circa 21 milioni di euro, comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilina.

Per l'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, "l'intesa sottoscritta costituisce un fattore fondamentale per lo sviluppo del porto di Trieste e, parallelamente, delle attività logistiche e manifatturiere, in una moderna visione che vede il regime di punto franco esteso anche ad aree retro portuali. Una straordinaria opportunità che consentirà una prima lavorazione industriale secondo le più favorevoli norme e consuetudini vigenti in tutti i porti franchi del mondo".

Borruso.

"Questa giornata è una data storica per il programma di sviluppo del porto, ma soprattutto per la nostra città e la nostra Regione. Parte FREEeste la nuova free zone industriale di Trieste". Ha commentato così il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino.

L'accordo è reso possibile, in particolare, dalla legge 190 del 2014, la quale prevede che "il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, d'intesa con le istituzioni competenti, adotta i provvedimenti necessari per spostare il regime giuridico di Punto Franco ad altre zone, funzionalmente e logisticamente legate alle attività portuali".

Passaggio fondamentale in questo percorso l'atto di Interporto Trieste dello scorso 11 Gennaio, richiamato nell'intesa sottoscritta, con cui la spa coerentemente con la sua funzione retro portuale, ha acconsentito a vincolare le aree di proprietà al regime giuridico internazionale di punto franco.

"Ora ci aspettiamo – ha ribadito Pizzimenti – che questo accordo, frutto di una preziosa sinergia tra istituzioni, possa alimentare crescita e sviluppo, favorendo l'insediamento di



Immagini su manifestazione di Torino

Uggè referendum sulla Tav? una grande perdita di tempo

ROMA – "Ma quale referendum, quali mediatori!? Le forze politiche preparino una mozione chiara, in entrambi i rami del Parlamento".

Il vicepresidente di Confindustria e di Contrasporto Paolo Uggè va dritto al punto, e bolla l'ipotesi di consultazione popolare sulla Tav come "Una perdita di tempo".

Contrasporto-Confindustria chiede alle parti politiche, sia del Senato che della Camera, di esprimersi in maniera inequivocabile, di impegnarsi verso una soluzione definitiva perché si smetta di rinviare la questione.

"Detto questo, ribadiamo – spiega Uggè – che la Tav non è solo un'infrastruttura che collega Torino a Lione. Ma un corridoio europeo concepito per rendere maggiormente competitivo il nostro sistema-Paese. Ci aspettiamo una risposta chiara dalla Politica (altrimenti referendum), un'indicazione che consenta di realizzare un'opera che è indubbiamente strategica e indispensabile per tutto il sistema economico e sociale italiano".



Zeno D'Agostino e Graziano Pizzimenti

Oltre che da Pizzimenti, presente per delega del governatore Massimiliano Fedriga, il documento è stato siglato dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, dal sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, dal primo cittadino di San Dorligo della Valle – Dolina, Sandy Klun, dal commissario del Governo in Friuli Venezia Giulia, Annapaola Porzio, e dal vicepresidente del Consorzio di sviluppo economico locale dell'Area Giuliana, Sandra Primiceri. Erano presenti anche il presidente della Camera di Commercio Venezia Giulia, Antonio Paoletti, e il presidente di Interporto, Giacomo

nuove aziende e quindi l'occupazione. Facendo leva anche sulla importante collaborazione che le nostre imprese hanno, dentro e fuori il porto di Trieste, anche con Area Science Park, in termini di innovazione e trasferimenti di conoscenze di cui industrializzazione avanzata e logistica necessitano. Il tutto nella prospettiva della nuova Via della Seta marittima in cui Trieste potrà avere un ruolo chiave".

"Un ruolo che l'Amministrazione regionale non mancherà di assecondare", ha concluso, esprimendo soddisfazione per un'operazione il cui iter è stato portato a termine in un solo anno.



Tecnici della distribuzione
per gomma naturale e lattice



SINTA SRL

TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS



AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED

UNI EN ISO 9001:2015



OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20
Tel. 0586 888718 ric. aut. - Fax 0586 899121
e-mail: sinta@sinta.trade - web: www.sinta.trade

“Ltt” non ha interposto appello alla sentenza del Tar per la concessione dell’area demaniale in darsena Toscana

LIVORNO – Federico Barbera, amministratore unico di Livorno Terminal Toscano srl (Ltt) attraverso un comunicato diffuso spiega la decisione di non fare appello alla sentenza sull’assegnazione della concessione dell’area demaniale del porto di Livorno, soprattutto per l’attuale situazione di difficoltà del sistema portuale stesso.

“Livorno Terminal Toscano srl -si legge nel comunicato- preso atto della situazione di gravissima difficoltà in cui versa il sistema portuale livornese per le note vicende ampiamente riportate dagli organi

Barbera- il proprio convincimento di aver visto lesa il diritto ad una trasparente ed equanime valutazione in assenza di preventiva dichiarazione dei criteri di giudizio dei piani industriali proposti dai partecipanti alla gara di comparazione, cosa peraltro confermata dal parere della Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che ha inteso censurare il comportamento dell’AdSp di Livorno e Piombino, con parere del 24.11.2017.

Ltt esprime soddisfazione per aver avviato a livello nazionale la discussione sulla ineludibile necessità di avere regolamenti coerenti con le normative nazionali ed europee per l’assentimento delle concessioni. È infatti indispensabile che si regolino, limitino e definiscano le discrezionalità dell’Authority competente.

Il recepimento della maggior parte delle doglianze fin qui manifestate da Ltt e riportate nel progetto di regolamento proposto dall’AdSp del mar Tirreno settentrionale, mostrano quanto esse fossero puntuali appropriate e condivisibili.

Ltt, comunque, intende facilitare la conclusione di un rapidissimo trasferimento delle attività di Tco dalla attuale posizione alla Sponda Est, ponendo così la stura anche alla gara per la privatizzazione della Porto 2000 che nella permanenza dei traffici delle rinfuse alla Calata Orlando vede impedita la conclusione.

L’amara morale della vicenda che ha riguardato Ltt -continua l’amministratore unico della società- e l’istanza di concessione è la conferma che i tempi della burocrazia e quelli di realizzazione di progetti industriali, anche importanti e di sicuro futuro respiro, sono incompatibili tra loro e con i più elementari principi ispiratori della libertà di impresa e della libera concorrenza.

Basti pensare che tra la conclusione della procedura di comparazione avvenuta il 5 Giugno del 2017, e la delibera del Comitato di Gestione dell’11 Novembre 2017 sono intercorsi ben 149 giorni, senza alcuna ragione ne tantomeno attività, almeno per quanto consta alla scrivente.

Malgrado tutto -conclude Barbera- comunque in presenza di regole certe e trasparenti, secondo la comune accezione dei termini, e della rimozione della incomprensibile posizione del Segretario generale che lo ha



Canale industriale e darsena Toscana

visto personificare, da solo, i ruoli di estensore della gara come Segretario generale, di Responsabile unico del procedimento, di f.f. Dirigente responsabile del demanio, di f.f. Dirigente responsabile del la-

voro portuale e di Garante della trasparenza ed anti corruzione, ricoprendo così ben 5 delle 6 posizioni previste, Ltt non esclude di potersi in futuro interessare a nuovi progetti industriali.”



Federico Barbera

di stampa, ha ritenuto di non dover interporre appello presso il Consiglio di Stato avverso alla sentenza del Tribunale amministrativo della Toscana che l’ha vista soccombente in giudizio per l’assegnazione della concessione dell’area demaniale destinata dal Prp allo svolgimento di attività terminalistiche per le merci alla rinfusa nel porto di Livorno.

Conferma comunque -continua

Ci ha lasciato a 55 anni la giornalista Paola Nappi

di Renato Roffi

LIVORNO – Paola Nappi, graziosa quanto professionalmente dotata giornalista livornese, di cui ricordo la bontà dello sguardo ancora animato dall’entusiasmo adolescenziale che aveva saputo conservare anche quando, lavorando sodo, era finalmente approdata in Rai, si è spenta all’età di cinquantacinque anni, dopo averne trascorsi ben sette lottando contro il male e che l’aveva colpita mentre dall’isola del Giglio raccontava ai telespettatori la commemorazione del primo mese dopo la sciagura della Costa Concordia.

Paola amava il suo lavoro oltre misura e c’è da essere più che convinti che, almeno con il pensiero, dopo essere uscita dal lungo coma farmacologico in cui fu tenuta a Siena, non se ne sia mai tenuta lontana nelle interminabili giornate che impegnava coraggiosamente nell’aspra lotta contro l’infermità che l’aveva colpita, sempre sostenuta dall’affetto e dalla costante vicinanza dei suoi genitori, della sorella, dei due figli e del marito.

Ci piace ricordare la sua graziosa figura di fatina dai capelli d’oro mentre ci fissa dallo schermo riferendo con sintetica ed esaustiva chiarezza ogni tipo di evento e ci piace ricordare anche la madre e la



Paola Nappi

donna che, nei momenti liberi, era possibile incontrare al supermercato o sul lungo mare. Numerose ed unanime sono state le espressioni di cordoglio ricordiamo quelle espresse, dal segretario generale della Federazione nazionale stampa italiana, Raffaele Lorusso, dal presidente dell’Associazione stampa toscana, Sandro Bennucci, dalla redazione dell’emittente televisiva Granducato Tv dove aveva praticamente iniziato la sua carriera come inviata e conduttrice dei telegiornali, un coro a cui la redazione de Il Messaggero Marittimo si unisce stringendosi affettuosamente ai genitori e, particolarmente all’amico e collega Roberto Nappi, alla sorella e collega Lucia, al marito Nicola con i figli.

MARFRET Compagnie Marittime **MARSIGLIA**

Servizi diretti per:

POINT A PITRE (Guadalupa)
FORT DE FRANCE (Martinica)
LA GUAIRA (Venezuela)
CARTAGENA (Colombia)
MANZANILLO (Panama)
PUERTO MOIN (Costa Rica)
TURBO (Colombia) PORT AU PRINCE (Haiti)
BARRANQUILLA (Colombia)
PUERTO CABELLO (Venezuela)
PAPEETE (Polinesia Francese)
NOUMEA (Nuova Caledonia)

SERVIZIO CONTAINER REEFER DA
CARTAGENA - PANAMA - PUERTO MOIN - TURBO

Per informazioni rivolgersi a:



AGENZIE EUROPEE MARITTIME

Sede di Genova: 16121 GENOVA

Via C.R. Ceccardi, 1/9

Tel. 010 57670.1 - Fax 010 5761006

Lavori relativi all'allungamento e alla trasformazione delle unità ferry Cruise Roma e Cruise Barcelona

NAPOLI – I primi mesi del 2019 vedranno procedere i lavori relativi all'allungamento e alla trasformazione dei cruise ferry Cruise Roma e Cruise Barcelona del Gruppo Grimaldi, attualmente impiegate sul collegamento giornaliero Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona.

La costruzione e l'allestimento dei tronconi che verranno inseriti nelle navi sono stati avviati nel 2018, mentre il termine delle operazioni è previsto, nello stabilimento Fincantieri di Palermo, entro Maggio 2019. Più precisamente – fa sapere l'armamento – la Cruise Roma sarà sottoposta a Palermo agli interventi di allungamento fino alla fine di Marzo; a seguire sarà la volta della Cruise Barcelona, il cui completamento è previsto per la fine di Maggio. La Cruise Roma e la Cruise Barcelona sono state costruite da Fincantieri nel cantiere di Castellammare di Stabia e consegnate al gruppo partenopeo rispettivamente nel 2007 e nel 2008.

Sono lunghe 225 metri, hanno una stazza di circa 54.000 ton-

nellate, e una capacità di trasporto di circa 3.000 persone, con 2.400 metri quadrati di ponte auto (corrispondenti a una capacità di 223 automobili) e circa 3.000 metri lineari per mezzi pesanti.

Nel troncone di allungamento, della lunghezza di circa 29 metri, troveranno spazio circa 660 metri lineari per merci pesanti in più, 80 posti letto in 20 nuove cabine passeggeri, quattro sale poltrone dalla capacità complessiva di 450 posti e un nuovo ristorante "Family self-service", che avrà circa 270 posti a sedere. Saranno, inoltre, effettuati significativi lavori di rinnovamento delle aree pubbliche esistenti, inclusa la creazione di un ristorante tematico. Infine, verranno implementate le dotazioni di sicurezza della nave necessarie per far fronte all'aumento di capacità di trasporto passeggeri.

Al termine del progetto di allungamento, curato dalla divisione Ship Repair and Conversion di Fincantieri, ogni nave sarà lunga circa 254 metri, avrà una stazza di circa 63.000 tonnellate, sarà in grado di ospitare

3.500 persone, e includerà 3.000 metri quadri di ponte auto (corrispondenti a una capacità di 271 automobili) e oltre 3.700 metri lineari destinati ai mezzi pesanti.

Sotto il profilo tecnologico è prevista l'adozione di soluzioni d'avanguardia volte alla riduzione dell'impatto ambientale e al risparmio energetico.

In particolare, saranno installati quattro scrubber per la depurazione dei gas di scarico al fine di abbattere le emissioni di

zolfo fino allo 0,1% in massa – pari a 5 volte meglio di quanto sarà previsto dalla nuova normativa IMO a partire dal 2020 – e di ridurre il particolato dell'80%. Sarà inoltre installato un impianto di mega batterie a litio della capacità di oltre 5 MWh per alimentare la nave durante le soste nei porti senza la necessità di mettere in funzione i diesel-generatori, raggiungendo così l'obiettivo promosso dal Gruppo Grimaldi delle zero emissioni in porto.



Allungamento e trasformazione dei due Cruise



Gruppo Centralfin spa

HEAD OFFICE

MILANO

tel. 02 334111

fax 02 3083672

web: www.csaspa.com

e-mail: Info@csaspa.com



SINCERT

Q.01.125A

FILIALI: GENOVA - tel. 010 65441 - fax 010 6591433 - LIVORNO - tel. 0586 82631 - fax 0586 882455

Annuncia le partenze

EUROPE AFRICA GLOBAL LINE EXPRESS



DA VADO LIGURE PER WEST AFRICA

LADY ROSEBAY

VADO LIGURE 1/2, AGADIR 4/2, ABIDJAN 9/2, DAKAR 8/2, DOUALA 15/2, TEMA 17/2

LADY ROSEMARY

VADO LIGURE 8/2, AGADIR 11/2, ABIDJAN 14/2, DAKAR 14/2, DOUALA 22/2, TEMA 24/2

LADY ROSEBUD

VADO LIGURE 15/2, AGADIR 18/2, ABIDJAN 23/2, DAKAR 22/2, DOUALA 1/3, TEMA 3/3

LADY ROSEBAY

VADO LIGURE 22/2, AGADIR 25/2, ABIDJAN 2/3, DAKAR 28/2, DOUALA 8/3, TEMA 10/3



SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT da LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE

LA SPEZIA 8/2/2019 GENOVA 10/2/2019	Mv. COSCO SHIPPING ALPS voy 007E	per/da: FOS - VALENCIA - PIREO COLOMBO - SINGAPORE HONG KONG - QINGDAO SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO KAOHSIUNG - YANTIAN
LA SPEZIA 15/2/2019 GENOVA 17/2/2019	Mv. CSCL URANUS voy 070E	

SERVICE AEM2- SERVIZIO EXPORT da GENOVA VTE

GENOVA 11/2/2019	Mv. OOCL FRANCE voy 017E	per/da: MALTA - BEIRUT - JEDDAH JEBEL ALI' - PORT KELANG XIAMEN - QINGDAO BUSAN - SHANGHAI (Yangshan) NINGBO - NANSHA
GENOVA 18/2/2019	Mv. CMA CGM LEO voy 2KE1MA	

SERVICE AEM6- SERVIZIO EXPORT da TRIESTE TMT & VENEZIA VECON

TRIESTE 18/2/2019 VENEZIA 20/2/2019	Mv. PUCON voy 010E	per/da: MALTA - PORT SAID (West Trml) JEDDAH - PORT KELANG - SHEKOU SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO BUSAN
--	---------------------------	---

SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA SPEZIA LSCT E GENOVA SECH PER MIDDLE EAST

LA SPEZIA 3/2/2019 GENOVA 12/2/2019	Mv. APL MINNESOTA voy X2IEMA	per/da: MALTA - DAMIETTA - AQABA JEDDAH - HAMAD - JEBEL ALI KARACHI (Sapt) - NHAVA SHEVA MUNDRA
LA SPEZIA 10/2/2019 GENOVA 19/2/2019	Mv. APL NORWAY voy 2KE1MA	

SERVICE PVS - SERVIZIO EXPORT da VENEZIA VECON per INTRAMED & FAR EAST

VENEZIA 12/2/2019	Mv. AS FATIMA voy 012E	per/da: PIREO
-------------------	-------------------------------	---------------

SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT da GENOVA GPT per ISRAELE

GENOVA 14/2/2019	Mv. TROUPER voy 064E	per/da: ASHDOD - HAIFA
------------------	-----------------------------	------------------------

SERVICE AGX - SERVIZIO EXPORT da VENEZIA Vecon & RAVENNA Setramar Intramed

VENEZIA 12/2/2019 RAVENNA 14/2/2019	Mv. JAN voy 291S	per/da: PIREO - LIMASSOL ALEXANDRIA (El Dekheala), BEIRUT - ISKENDERUN
--	-------------------------	--

SERVICE MAF1 - SERVIZIO EXPORT da GENOVA MESSINA TRML per WEST AFRICA

GENOVA 9/2/2019	Mv. SOLSTICE N voy 015S	per/da: CASTELLON - VALENCIA - ALGECIRAS DAKAR - TINCAN IS. TEMA - ABIDJAN
-----------------	--------------------------------	--

SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT da GENOVA VTE & LA SPEZIA LSCT per USA

GENOVA 13/2/2019 LA SPEZIA 16/2/2019	Mv. TUBUL voy 003W	per/da: NEW YORK - NORFOLK SAVANNAH - MIAMI
GENOVA 20/2/2019 LA SPEZIA 23/2/2019	Mv. CMA CGM NABUCCO voy 23W1MA	

SERVICE NET - SERVIZIO EXPORT da CAGLIARI CICT per INTRAMED & FAR EAST

CAGLIARI 14/2/2019	Mv. NAVIOS AZURE voy 011S	per/da: PIREO - ISTANBUL (Kumport) GEBZE (Yilport) - IZMIR
--------------------	----------------------------------	---

COSCON ITALY S.r.l.

Per informazioni, noli, ecc. rivolgersi a:

16126 GENOVA	- Ponte Morosini, 4I	- Tel. 010 27071	- Fax 010 2707500 / 010 2707502	- e-mail: commercial@coscon.it
20090 MILANO	- Piazza Centro Commerciale, 44 S. FELICE SEGRATE	- Tel. 02 7030681	- Fax 02 7532767	- e-mail: milano@coscon.it
80133 NAPOLI	- Via De Gasperi, 55	- Tel. 081 4233557	- Fax 081 4233501	- e-mail: commerciale.na@coscon.it
57123 LIVORNO	- c/o Argosy - via Da Vinci, 5	- Tel. 0586 421030	- Fax 0586 444414	- e-mail: info@argosagent.com

www.coscon.it

Positivo il traffico merci a Spezia e Marina di Carrara

LA SPEZIA – “Dati assolutamente positivi, che consolidano per lo scalo spezzino la forte crescita registrata lo scorso anno e che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara che contiamo di incrementare ulteriormente, in maniera significativa nel 2019”. Con queste le parole Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, ha commentato le statistiche relative alla movimentazione delle merci nell'anno appena trascorso nei due porti amministrati. Leggendo i dati resi noti dall'AdSp, infatti, risulta che negli scali di La Spezia e Marina di Carrara lo scorso anno sono stati movimentati 1.543.000 contenitori con un incremento dell'1,2%, 18,3 milioni di tonnellate di merce (+ 0,1%) e 495 mila passeggeri (+ 4,7%). Questi in dettaglio i traffici nei singoli scali

La Spezia

Traffico contenitori

Il porto della Spezia registra nel 2018 un consolidamento del traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1.485.623 teu (+ 0,8%). Un volume di traffico rilevante che conferma il ruolo di primo piano che lo scalo riveste da anni nel contesto della portualità nazionale e mediterranea, confermando La Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso diretto ai mercati di destinazione finale. In particolare, in export i teu totali movimentati sono stati 747.708 (+ 0,7%) ed in import 737.915 (+ 0,9%). Diminuisce invece l'attività di trasbordo con 151mila movimenti complessivi a banchina (- 8,1%).

Traffico su ferro

Numeri importanti espressi anche dal trasporto intermodale nel porto della Spezia: nel 2018 sono stati movimentati

complessivamente oltre 128mila carri (+ 1,3%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario nel porto spezzino, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa e che conferma negli anni l'eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto.

Traffico complessivo

In termini di tonnellate complessive, il traffico gestito nel 2018 si attesta a 15,78 milioni (- 1,3%), di cui 1,369 milioni di rinfuse liquide (+ 25,5%), 907mila di rinfuse solide (- 16,6%) e 13,504 milioni di merci varie (- 2,2%). Oltre l'85% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

Passeggeri

Nel 2018 sono transitati complessivamente nel golfo spezzino 472mila crocieristi (+ 3,7%) di cui quelli in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere, 5.467 unità. Le navi passeggeri che hanno scalato le banchine spezzine sono state 129. Per il 2019 è stimato un traffico di oltre 700mila passeggeri in transito.

Marina di Carrara

Il porto di Marina di Carrara chiude l'anno trascorso con un incremento complessivo del traffico merci a banchina del 9,5% pari a 2.496.000 tonnellate movimentate, di cui 492mila come rinfuse solide, che manifestano una flessione del 7,1% e 2.004.000 come merci varie, con incremento del + 14,5%.

Tra queste ultime, 877mila sono le containerizzate (+ 22,5%), 582mila il traffico ro-ro (+ 22%) e 546mila le altre merci varie (- 2,1%).

In crescita il traffico contenitori con 57.999 teu trasportati nell'anno (+ 10,6%). Il traffico passeggeri si attesta nell'anno a 23.534 transiti, con un incremento del 32% sul 2017.



Immagini del La Spezia Container Terminal



da **LA SPEZIA / GENOVA / SALERNO**
VENEZIA / ANCONA / BRINDISI / KOPER per:

ALGERIA	ALGERI ORANO	Decadale Decadale
EGITTO	ALESSANDRIA old Port ALESSANDRIA El Dekheila	Settimanale
GRECIA	PIREO THESSALONIKI	Settimanale
LIBANO	BEIRUT	Settimanale
LIBIA	TRIPOLI MISURATA BENGHAZI KHOMS	Quindicinale
MALTA	FREEPORT	Quindicinale
MAR NERO	COSTANZA ODESSA NOVOROSIYSK POTI BAKU via landbrige	Settimanale
MAROCCO	CASABLANCA	Settimanale
PORTOGALLO	SETUBAL LEIXOES via landbrige	Settimanale
SIRIA	LATTAKIA	Settimanale
TUNISIA	SOUSSE SFAX	Decadale
TURCHIA	IZMIR, ALIAGA, GEMLIK, EVYAP, ISTANBUL-MARPORT HAYDARPASA GEBZE-YLPORT, MERSIN	Settimanale

head office
TARROS SpA
tel. 0187 5371
fax 0187 537325
www.tarros.it

agenzia per il Sud Italia
TARROS SUD
tel. 081 5525269
fax 081 5510212
www.tarrossud.it



Nave sotto carico a Marina di Carrara

La Commissione europea ha proposto in due decisioni la tassazione dei porti sia in Italia che in Spagna

BRUXELLES – La Commissione europea ha proposto, in due decisioni distinte, che l'Italia e la Spagna conformino i rispettivi sistemi di tassazione dei porti alle norme in materia di aiuti di Stato. La Commissione conferma così il proprio impegno contro le esenzioni fiscali di cui beneficiano i porti italiani e spagnoli, e a garantire condizioni concorrenziali eque in tutta l'Ue in questo fondamentale settore economico.

Le decisioni odierne fanno seguito a quelle recenti in cui la Commissione ha chiesto a Paesi Bassi, Belgio e Francia di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società di cui beneficiavano i rispettivi porti.

Oggi Bruxelles ha quindi invitato l'Italia e la Spagna ad adeguare la loro legislazione per assicurare che i porti paghino, a partire dal 1° Gennaio 2020, l'imposta sulle società allo stesso modo delle altre imprese attive, rispettivamente, in Italia e in Spagna. Ciascun paese dispone ora di due mesi per reagire.

Come ha spiegato Margrethe Vestager, commissaria responsabile per la Concorrenza, "I porti sono infrastrutture essenziali per la crescita economica e lo sviluppo regionale. Per questa ragione le norme Ue in materia di aiuti di Stato prevedono che gli Stati membri dispongano di ampi margini di manovra per l'adozione di misure di sostegno e di investimento a favore dei porti. Al tempo stesso, per garantire condizioni eque di concorrenza in tutta l'Unione europea, i porti che generano profitti esercitando attività economiche vanno tassati allo stesso modo degli altri operatori economici, né più, né meno."

Come noto, i porti svolgono sia attività non economiche che attività economiche: quelle non economiche (di sicurezza e di controllo del traffico marittimo o di sorveglianza antinquinamento), rientrano solitamente nell'ambito di competenza delle autorità pubbliche e sono escluse dal campo di applicazione delle norme Ue in materia di aiuti di Stato.

Mentre lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, come la concessione dell'accesso al porto dietro pagamento, costituisce al contrario un'attività economica alla quale si applicano le norme Ue in materia di aiuti di Stato.

La decisione assunta da Bruxelles, stabilisce che l'esenzione dall'imposta a società

che realizzano profitti da attività economiche, può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'Ue.

In Italia i porti sono integralmente esentati dall'imposta sul reddito delle società. In Spagna i porti sono esentati dall'imposta sul reddito delle società per quanto riguarda i loro principali cespiti, ad esempio le tasse portuali o i redditi derivati da contratti di locazione o concessione. Mentre nei Paesi Baschi, i porti sono totalmente esentati dal pagamento dell'imposta sulle società. Nell'Aprile 2018, la Commissione ha informato l'Italia e la Spagna in merito alle proprie preoccupazioni relative ai regimi di tassazione dei porti in vigore nei due paesi. La Commissione ritiene, in via preliminare, che tanto in Italia che in Spagna i regimi fiscali vigenti concedano ai porti un vantaggio selettivo che potrebbe violare le norme in materia di aiuti di Stato. La Commissione, infine, ricorda che i regimi fiscali applicabili ai porti in Italia e in Spagna esistevano prima dell'entrata in vigore del trattato sull'Unione europea. Tali misure sono pertanto considerate "aiuti esistenti" e la loro valutazione è soggetta ad una speci-

fica procedura di cooperazione tra gli Stati membri interessati e la Commissione. Per gli aiuti esistenti che risultano essere stati adottati in violazione delle norme Ue in materia di aiuti di Stato, i beneficiari non sono tenuti a rimborsare gli aiuti percepiti in passato.

Ma quando un aiuto esistente risulta violare le norme Ue sugli aiuti di Stato, la Commissione informa, in un primo momento, lo Stato membro riguardo ai suoi timori. In base alla risposta, la Commissione può, in un secondo momento, proporre misure appropriate per rendere la misura conforme alle norme Ue sugli aiuti di Stato.

Le proposte odierne rivolte all'Italia e alla Spagna sono un esempio che la Commissione può adottare in tale fase.

Qualora gli Stati membri non accettino le opportune misure proposte, la Commissione può decidere, in un terzo momento, di avviare un'indagine approfondita per verificare la compatibilità degli aiuti esistenti. Se dovesse giungere alla conclusione che il regime non è compatibile con le norme Ue in materia di aiuti di Stato, la Commissione può chiedere allo Stato membro di porre fine al regime di aiuti che falsifica la concorrenza all'interno del mercato unico.

Appena ricevuta la notizia, il vi-



Margrethe Vestager

ceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha annunciato: "Avvieremo un confronto con la Commissione europea perché le osservazioni sui presunti aiuti di Stato, così come sono state formulate, di fatto significherebbero una limitazione gravissima nel piano degli investimenti infrastrutturali del nostro Paese. Le peculiarità dei nostri porti, che insieme a quelli spagnoli sono fondamentali per lo sviluppo del Mediterraneo, vanno preservate: in quest'ottica siamo disponibili a una eventuale revisione del ruolo delle Autorità di Sistema portuale e quindi della legge Delrio, che oggi penalizza e ingessa i nostri scali rispetto ai competitors del Nord Europa".

Uiltrasporti: no a strumentalizzazioni per cambiare la natura delle Authority

ROMA – "Governo e Mit diano una risposta ferma e decisa alla Commissione europea". Così il segretario generale di Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, insieme al segretario nazionale Marco Odone, sono intervenuti sulla questione della richiesta europea di pagamento Iva alle Autorità di Sistema portuale italiane, "evitando di strumentalizzarla come escamotage per cambiare la natura giuridica delle Autorità portuali in Spa pubbliche. Una tale soluzione causerebbe un danno al nostro sistema portuale di gran lunga superiore all'ammontare contestatoci dalla Commissione europea".

Secondo i due esponenti sindacali "non possiamo permetterci di penalizzare i nostri porti nel momento storico attuale, che ha bisogno invece di stimoli di crescita dell'economia del nostro Paese, per contrastare le stime del Pil al ribasso. Le infrastrutture, specialmente quelle portuali, debbono essere messe al servizio del rilancio economico, e in particolare i porti a quello del nostro export. Alle imprese manifatturiere servono pari condizioni, che non sareb-

bero garantite in alcun modo da Spa, seppure pubbliche, cioè da soggetti economici con la finalità di profitto piuttosto che di regolazione".

"Gli effetti di una privatizzazione dei porti sarebbero perciò rovinosi – proseguono Tarlazzi e Odone – alimentando una concorrenza spietata tra scali italiani e, ancor peggio, favorendo una competizione selvaggia tra gli operatori di un medesimo porto, con conseguenze negative dirette sul mondo del lavoro. In uno scenario mondiale in cui le compagnie di shipping hanno perfezionato strumenti con i quali cercano di controllare interi segmenti della filiera logistica terrestre delle merci quel che occorre ai traffici molto contendibili dei nostri porti è uno sviluppo di sistema della intera portualità italiana, realizzabile solo con autorità di controllo pubbliche caratterizzate da terzietà e coordinate a livello centrale nazionale".

"In questa fase politica assai convulsa sarebbe forse più opportuno concentrarsi sui veri problemi della portualità nazionale ed internazionale".

Il nostro network, il vostro successo.



Efficienza, flessibilità e velocità.



Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.



I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.



T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it - www.todelta.it



Port Network Authority
of the Eastern Adriatic Sea
Ports of Trieste and Monfalcone

Port of Trieste

Your smart choice for cool logistics

 **Trieste and
Monfalcone**



Come and meet us
at **Fruit Logistica in Berlin**
6-8 February 2019
Hall 4.2, A-09

porto.trieste.it