



■ Il rigassificatore offshore di Livorno è giunto a destinazione. Il terminal galleggiante ribattezzato Fsr Toscana e gestito da Olt Offshore Lng Toscana (46,79% Gruppo E.On, 46,79% Iren, 3,73% Golar Offshore Toscana Ltd e 2,69% Olt Energy Toscana Spa) è stato posizionato a 22 km dal litorale tra Livorno e Pisa e sarà connesso alla rete nazionale con un gasdotto di 36,5 km realizzato e gestito da Snam Rete Gas. Il terminal, dalla capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di mc all'anno (circa il 4% del fabbisogno nazionale), entrerà a regime a fine 2013 quando saranno completati installazione e collaudo.



Il rigassificatore offshore Fsr Toscana



NONSOLOMARE

GUARDIE GIURATE A DIFESA DAI PIRATI

■ Le navi battenti bandiera italiana sono autorizzate a imbarcare guardie giurate private (oltre ai Nuclei militari di protezione della Marina mercantile) per difendersi dagli attacchi dei pirati. La prima squadra è stata imbarcata sulla nave Pan Uno di Augustea Atlantica dalla londinese Triskel Services Ltd, attiva nei servizi di sicurezza e da qualche mese presente con una filiale a Roma. È stata scelta una compagnia inglese a causa della mancanza, sul mercato italiano, di aziende specializzate nella sicurezza antipirateria.

NUOVE BANCHE AL PORTO DI CAGLIARI

■ Con lo sbarco di 2.000 tonnellate di bentonite dalla nave turca Suat Bey, sono state inaugurate a Cagliari le nuove banchine per merci convenzionali e alla rinfusa. L'operazione è stata effettuata usando per la prima volta le gru mobili che l'Autorità portuale ha trasferito dal bacino storico al Porto Canale. Le nuove banchine si sviluppano su un lato per 250 metri mentre sull'altro sono stati ultimati 200 dei 500 metri previsti, che abiliteranno le banchine alle grandi navi dal pescaggio di 16 metri.

SCORPIO TANKERS CERCA 190 MLN \$

■ Scorpio Tankers offrirà sul mercato 20 milioni di nuove azioni ordinarie per finanziare l'acquisto di navi product tanker e Lpg carrier. Al prezzo unitario di 9,5 dollari, se tutto l'aumento di capitale sarà sottoscritto, Scorpio Tankers raccoglierà dal mercato finanziario altri 190 milioni di dollari.

È L'IMPORTO NECESSARIO ALLO SPOSTAMENTO A MARE DELLA DIGA

Genova a caccia di 1 mld

L'opera serve ad accogliere le super navi del futuro. L'Autorità portuale chiede di trattenere ogni anno il 3% del gettito Iva generato dai traffici

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Il porto di Genova sogna di accogliere entro dieci anni anche le maxi navi portacontainer del futuro da 22.000 TEUs di portata (l'unità di misura del container). È questo, infatti, il traguardo che l'Autorità portuale si è prefissata dopo il via libera ottenuto in settimana dal Comitato portuale del capoluogo ligure per migliorare l'accessibilità via mare dello scalo tramite lo spostamento di 500 metri più al largo dell'attuale diga di Levante a protezione delle banchine di Sampierdarena. «Si tratta in pratica di realizzare una nuova diga lunga 4,8 chilometri su un fondale compreso fra 30 e 45 metri che consentirà di ottenere un bacino d'evoluzione con raggio di 410 metri per la manovra delle navi», spiega il presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo, che quantifica in circa 1 miliardo di euro la spesa prevista e in cinque anni dall'avvio dei lavori i tempi di realizzo.

Dal punto di vista procedurale per quest'opera, sulla cui utilità concorda tutta la comunità portuale, seguirà una scorciatoia perché è stata inserita come adeguamento tecnico-funzionale nel precedente piano regolatore del porto attualmente in via di realizzazione. Merlo sottolinea come ora il nodo da

Nuovo ordine a Geodis Wilson

Geodis Wilson Italia è stata incaricata dalla società italiana The Formwork di trasportare verso l'Australia 90 container carichi di materiali destinati al progetto immobiliare Barangaroo a Sydney. Il carico, del valore di circa 3,5 milioni di euro, è composto da innovative attrezzature per la costruzione di piani di solaio per circa 10 mila mq, un sistema di puntellazione ad alta portata tutto in alluminio, unito a un sistema per solai a grigliati in acciaio e travi in alluminio. L'organizzazione di Geodis Wilson Italia, realtà da 230 dipendenti, oltre 6.500 clienti nel nostro Paese e un fatturato di 185 milioni di euro, è suddivisa in Vertical Markets al fine di approfondire la conoscenza dei clienti e sintonizzare sempre più l'offerta con i bisogni reali. (riproduzione riservata)



Un rendering della nuova sistemazione del porto di Genova

sciogliere sia il finanziamento: «L'ideale sarebbe che una regia nazionale individuasse pochi grandi progetti portuali ai quali concedere un'autonomia finanziaria dedicata che consenta di trattenere il 3% del gettito Iva generato ogni anno dai traffici movimentati sulle banchine dello scalo. Così facendo si potrebbe programmare un finanziamento a lungo termine dei

di gettito Iva e un'autonomia finanziaria del 3% (pari a circa 100 milioni di euro/anno) consentirebbe di ripagare il costo della diga in 10-15 anni. Un'altra strada percorribile potrebbe essere l'idea di un fondo d'investimento ad hoc per gli investimenti infrastrutturali nei porti lanciata tempo fa attraverso MF Shipping & Logistica da Pasqualino Monti, attuale

Sequestrati 8 mln a Barbaro

La Guardia di finanza ha sequestrato 8 milioni di euro al Gruppo Barbaro in seguito a un'indagine per evasione fiscale e riciclaggio. Questa operazione, avviata dalla Fiod olandese, s'inserisce in un'indagine internazionale più ampia nei confronti di un'organizzazione transnazionale operativa in Italia e nei Paesi Bassi, ma che aveva interessi anche nelle Isole Vergini Britanniche, Bahamas, Svizzera e Principato di Monaco. La branca italiana dell'inchiesta ha coinvolto due imprese palermitane che, secondo la Guardia di finanza, hanno utilizzato alcune fatture false dell'organizzazione olandese per mettere a bilancio operazioni inesistenti per circa 12 milioni di euro. In tal modo, oltre che ridurre gli utili evadendo il fisco, gli imprenditori avrebbero costituito all'estero riserve finanziarie per 14 milioni di euro. (riproduzione riservata)

lavori magari con il supporto della Cassa Depositi e Prestiti o attingendo dai fondi comunitari». Il porto di Genova da solo «produce ogni anno 3,3 miliardi di euro stamento a mare della diga di Levante è solo una (seppure la più urgente) delle opere previste nel nuovo piano regolatore portuale genovese, dove troverà spazio anche una riorganizzazione del polo delle riparazioni navali, che prevede l'allargamento del quarto bacino di carenaggio, per consentirgli di ospitare unità lunghe fino a 320 metri. (riproduzione riservata)

presidente di Assoport. «Stiamo lavorando anche a questa ipotesi», spiega Merlo precisando però che «in ogni caso è necessario fare delle scelte (individuando quali opere sono prioritarie) e ottenere la garanzia di un flusso pluriennale di entrate per poter ragionare a un sistema di finanziamento a medio-lungo termine». Lo spostamento a mare della diga di Levante è solo una (seppure la più urgente) delle opere previste nel nuovo piano regolatore portuale genovese, dove troverà spazio anche una riorganizzazione del polo delle riparazioni navali, che prevede l'allargamento del quarto bacino di carenaggio, per consentirgli di ospitare unità lunghe fino a 320 metri. (riproduzione riservata)

Le perle del Mediterraneo non sono mai state così vicine.

Sardegna e Sicilia, tutti i giorni con auto da 86,50 Euro*

*Tariffa soggetta a disponibilità.

tirrenia
Compagnia Italiana di Navigazione



www.tirrenia.it