

RASSEGNA STAMPA 13 SETTEMBRE 2012

Fonte:



Il Senato dice sì alla “riformina” dei porti

Roma - Dopo oltre dieci anni la riforma della legge sui porti è arrivata in aula al Senato, dove ieri è stata approvata all'unanimità con 258 «sì». Il disegno di legge, che ora dovrà andare alla Camera, conferisce maggiori poteri al presidente dell'Autorità portuale, snellisce le procedure burocratiche per i dragaggi, mette a disposizione qualche strumento finanziario in più per investire nei porti, ma non razionalizza il sistema delle Authority (anzi, ne aggiunge due in più: Manfredonia e Trapani) e lascia invariati gli articoli più scottanti, quelli dedicati al lavoro. Per quanto riguarda il ruolo dei presidenti di Authority, nel ddl passa il concetto che gli atti definibili come di ordinaria amministrazione non debbano più passare dal Comitato portuale, che manterrà invece il suo peso decisionale per le scelte strategiche. In questo modo, si snellisce l'attività dell'ente. Il presidente inoltre avrà poteri sanzionatori sull'area di competenza dell'Authority, che dovranno essere regolamentati di concerto con la Capitaneria di porto. Il presidente poi potrà avere ruolo di coordinamento nei “sistemi logistico-portuali”, cioè le aree su cui gravita l'influenza del porto da lui amministrato. Infine cambia il sistema delle nomine: se non c'è accordo tra Regione e governo sul candidato alla presidenza, il Consiglio dei ministri propone un suo nome che verrà discusso in Conferenza Stato-Regioni. Obiettivo, è abolire i periodi di commissariamento delle Authority. A Roma giurano che questa norma era già in discussione prima che scoppiasse a Savona il caso dell'ammiraglio Felicio Angrisano, avallato dal ministero dei Trasporti come nuovo presidente dell'Authority, ma bocciato dal presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando. Non viene ridotto il numero dei componenti dei comitati, mentre in Aula come si diceva sono state reintrodotte con un blitz le Authority di Manfredonia e Trapani, portando gli enti portuali al numero record di 26: non va dimenticato che Messina ne ha due. Sia per i piani regolatori portuali, sia per i dragaggi, è stata introdotta una norma per accelerarne i tempi: se il Comune non approva entro 12 mesi il piano sottoposto dall'Authority, scatta la regola del silenzio-assenso. Sotto il profilo economico, la commissione Bilancio ha bocciato la proposta di abolire il tetto all'autonomia finanziaria. Ai porti rimarranno 70 milioni ogni anno, di cui una parte re-distribuita agli scali che non generano Iva sufficiente a garantire il proprio mantenimento (giusto tipo le new entry Manfredonia e Trapani). La legge si richiama ad alcuni strumenti usciti dai decreti del governo Monti (project bond e project financing sulle infrastrutture) che dovrebbero rendere più attraenti gli investimenti dei privati all'interno dei porti.

Nulla cambia sull'organizzazione del lavoro: non vengono toccati né i servizi tecnico-nautici (art. 16), né i terminalisti (art. 18) mentre per i fornitori di manodopera (art. 17) è stata bocciata in commissione Bilancio l'idea di un fondo per la formazione.

«Questo disegno sicuramente serve per ridare fluidità all'attività delle Authority, ma siamo a un passaggio intermedio - dice Luigi Merlo, presidente di Assoport - . Tra 2013 e 2014 probabilmente sarà necessaria una revisione, con un adeguamento alla normativa europea prevista nel pacchetto Kallas» che va a toccare proprio la questione del lavoro. Sull'aumento delle Authority «ci eravamo opposti. Devo dire che il testo della commissione era migliore rispetto a quello uscito dall'Aula» conclude Merlo. «Ora ci sono condizioni per poter fare nei porti corposi investimenti, velocizzare le decisioni, recuperare competitività» commenta Luigi Grillo, presidente della commissione Lavori pubblici in Senato, e relatore della riforma.

Alberto Quarati

IL SENATO APPROVA IL TESTO DI REVISIONE DELLA L. 84/94

Il Senato approva, in prima lettura, all'unanimità, con 258 sì, la riforma dei porti. Il ddl, che passa ora alla Camera, rafforza i poteri d'indirizzo e coordinamento e l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, accentuando il carattere manageriale della gestione, semplifica le procedure per l'approvazione del piano regolatore portuale e

dotarsi di progetti adeguati miranti allo sviluppo e alla crescita, che passa attraverso una rete di trasporti adeguata e un progetto concreto che guarda ampiamente all'infrastrutturazione per la propria competitività. In questo contesto, la semplificazione dei processi degli iter amministrativi riguardanti le autorità portuali e il rafforzamento

Ci sarà passaggio alla Camera

Più spazio ai privati in banchina

degli organi di amministrazione diventa un argomento particolarmente importante ai fini della gestione della nuova portualità.

Il disegno di legge, gli fa eco la senatrice del Pd Roberta Pinotti, «è un importante passo avanti

«Il progetto di riforma della portualità - spiega Cosimo Gallo, capogruppo del Pdl in commissione Lavori Pubblici - cade in un momento particolare dell'economia in Italia» e «i porti possono diventare un elemento importante e trainante in tema di sviluppo, insieme ad altre infrastrutture». «Si tratta - sottolinea - di creare un contesto positivo, in cui sollecitare l'economia e

per il rilancio di un settore strategico per il nostro Paese. Certo - premette - si tratta di una riforma di transizione, visto che la nuova direttiva europea arriverà nel 2013, e anche di un ddl che presenta alcune criticità, ma l'auspicio è che anche la Camera possa vararlo in fretta in modo che possa entrare presto in vigore una legge attesa da anni». Il primo via libera alla riforma

ma porta con sé anche l'accoglimento di un ordine del giorno, a prima firma del senatore del Carroccio Roberto Castelli, che chiede la costituzione di zone franche per il Porto di Trieste, come previsto dal Trattato di Parigi del 1947.

«L'approvazione in Senato della legge di riforma della portualità segna un punto di svolta in uno dei settori più strategici del paese». Lo dice il senatore del Pdl Luigi Grillo, presidente della commissione Lavori Pubblici e relatore sulla riforma che ora passa all'esame della Camera. «Con le nuove norme - spiega Grillo - si sono create le condizioni per rendere più efficiente l'organizzazione nei

porti, si è definita una nuova governance favorendo il protagonismo dei presidenti delle Autorità, si sono velocizzate le procedure per l'approvazione dei piani regolatori portuali, si sono rese più attrattive le condizioni per gli investimenti dei privati in banchina. Di rilievo poi, la norma che, di fatto, eviterà il ricorso a commissari in caso di mancata intesa tra il Governo e il presidente della Regione di riferimento».

«Questo corredo di norme - sottolinea il relatore - sono una condizione più che sufficiente per avviare corposi investimenti, velocizzare le decisioni, e quindi recuperare competitività a livello di sistema nel comparto dei trasporti marittimi. Se è vero che l'Italia è il paese in Europa maggiormente dotato di porti, dobbiamo fino in fondo utilizzare questa potenzialità facendo diventare a tutti gli effetti il nostro paese la piastra logistica più importante del Mediterraneo, così da calamitare gli ingenti traffici provenienti dall'estremo est e diretti al cuore dell'Europa».

La Spagna stacca l'Italia

Genova - Italia e Spagna sono le due regine della portualità mediterranea. Il duello a distanza in termini di teu è anche un duello fra due modelli e due diversi pesi con cui vengono trattati i traffici marittimi. Purtroppo per l'Italia, gli ultimi dati mostrano che la bilancia pende a favore dei cugini iberici. Negli ultimi giorni sono usciti i dati ufficiali spagnoli per i primi sette mesi 2012, forniti da Puertos del Estado (l'organismo del governo che coordina la politica portuale), e quelli ufficiosi dei porti italiani, elaborati dal terminalista privato Contship Italia e pubblicati dal quotidiano "Il Sole 24 ore". E già appare significativo che Madrid dia maggiore importanza di Roma nel fornire online dati ufficiali aggiornati. Il sito di Assoporti, l'associazione delle Autorità portuali italiane, è fermo con le statistiche alla fine del 2011. Quello di Puertos del Estado aggiorna mensilmente i movimenti di ogni porto, sia aggregati sia suddivisi per tipo di merce.

Più importanti sono però i dati stessi. In Spagna da gennaio a luglio la movimentazione di container è cresciuta del 4,73%, da 7,751 milioni di teu a 8,118 milioni. In Italia invece, dove nei primi sette mesi di quest'anno sono stati movimentati 5,626 milioni di teu, la tendenza è al ribasso. Secondo Contship c'è stata una flessione del 2,1% rispetto allo stesso periodo del 2011. E se i due scali principali crescono, Genova del 14,2% e Gioia Tauro, specializzato nel trasbordo, del 5%, assieme a Trieste (+16,8%) e Napoli (+9,2%), i dati degli altri scali fanno pensare che si tratti semplicemente di uno spostamento e di una concentrazione di traffici all'interno del sistema italiano. Vicino a Genova, calano La Spezia (-6%), Livorno (-17,4%) e Savona (-45,4%), sempre secondo i dati Contship. Napoli e Salerno sono storicamente in altalena: quando un porto aumenta i traffici l'altro li perde. Quest'anno è Salerno a perdere il 18,4%. In Adriatico alla crescita di Trieste corrispondono le perdite di Venezia (-5,4%) e Ravenna (-5,2%).

In Spagna, nei primi sette mesi del 2012 sono in difficoltà gli scali catalani di Barcellona (-18,02%) e di Tarragona (-11,86%). Valencia, che nel 2010 e 2011 ha superato, primo nel Mediterraneo, i 4 milioni di teu, quest'anno resta stabile (+1,76%). Crescono invece i porti di transhipment di Algeciras (+22,32%, ma dopo anni di forte difficoltà) e Las Palmas (+6,34%) e quelli regionali di Bilbao (+9,33%) e Malaga (+27,69%). Complessivamente il sistema portuale spagnolo acquista peso mentre quello italiano lo perde, nonostante che entrambe le economie nazionali versino in condizioni difficili. Nel secondo trimestre del 2012 il Pil dell'Italia è sceso dello 0,7%, quello della Spagna dello 0,4%. La differenza la fa probabilmente l'attenzione che la politica dedica a questo settore. I porti spagnoli hanno quell'autonomia finanziaria che gli italiani reclamano da tempo. Nello stesso tempo, però, lo Stato è tutt'altro che assente. Puertos del Estado è un braccio del ministero dello Sviluppo di Madrid che coordina la politica portuale nazionale, mentre Assoporti è un'associazione di enti spesso divisi e che ha meno peso al tavolo politico.

Una speranza per l'Italia arriva dall'annunciato avvio della discussione parlamentare sulla riforma della legge dei porti, che è arrivata in Senato. Resta da vedere quanto sarà incisivo il testo che verrà approvato. La legge da riformare risale al 1994, sono quindi passati quasi vent'anni, in un settore che è cambiato rapidamente e più volte, prima per effetto del boom cinese, poi per quello della crisi. Nel frattempo la Spagna ha già riformato per due volte e in maniera bipartisan la propria legge dei porti, la prima nel 2003 e la seconda lo scorso anno.

Alberto Ghiara

Cosco in rosso, i manager si sospendono lo stipendio

Pechino - A seguito della perdita netta di 4,8 miliardi di yuan (\$ 766 milioni) accumulata nel primo semestre, i top manager del gruppo cinese Cosco, ad iniziare dal Presidente Wei Jiafu e dal suo vice Ma Zehua, hanno annunciato di essersi sospeso lo stipendio.

Nel 2011 la retribuzione del Presidente era già stata ridotta, da 2 a 1,2 milioni di yuan (189.000 dollari). Secondo i giornali di Hong Kong, la decisione assunta sarebbe funzionale ad una nuova richiesta di aiuti governativi. Anche se quotata alle Borse di Shanghai ed Hong Kong, China Cosco Holdings è una società quasi interamente pubblica. Nel primo semestre i sussidi governativi già acquisiti ammontano a 647 milioni di yuan. La perdita del primo semestre 2011 è stata inferiore rispetto ai sei mesi precedenti, chiusi con un rosso di 7,7 miliardi di yuan. In quel caso il 70% della perdita proveniva dal trasporto container, mentre quest'anno il 70% del risultato negativo è dovuto alla divisione dry bulk.

Carnival sceglie Foschi per l'Asia

Genova - Carnival Corporation ha nominato il presidente di Costa Crociere Pier Luigi Foschi supervisore delle strategie di crescita del Gruppo Carnival in Asia. Lo ha reso noto Costa Crociere, precisando che nel suo ruolo di Ceo della nuova unità Carnival Asia, Foschi avrà la responsabilità di costituire i nuovi uffici a Singapore e guidare le varie unità operative del Gruppo nel perseguire le loro strategie in Asia. Attualmente, le attività di Carnival Corporation in Asia comprendono due navi Costa basate in Cina e Singapore e la Sun Princess di Princess Cruises, che lancerà una serie di crociere dal Giappone a partire dalla primavera.

Foschi, che ha lasciato l'incarico di ad esecutivo di Costa spa dopo la tragedia della Costa Concordia, continuerà a svolgere il suo ruolo di presidente del cda del Gruppo Costa Crociere. «Foschi - precisa la Compagnia - ha maturato una grande esperienza nel mercato asiatico, sovrintendendo il primo ingresso di Costa in Asia nel 2006 e mantenendo eccellenti relazioni con le autorità locali». «Essendo l'Asia una parte molto importante della nostra strategia globale, è per noi fondamentale aumentare la nostra presenza nella regione - ha commentato Micky Arison, presidente e ad di Carnival -. Pier è il candidato ideale per questo nuovo ruolo e, tenuto conto del suo minor impegno operativo in Costa, siamo molto felici che abbia accettato di supervisionare le nostre strategie di crescita in questa regione emergente per il settore delle crociere».

Messina rilancia con quindici navi

Genova - Tagli dei costi attraverso l'uso intensivo delle nuove navi più grandi ed efficienti, rincari delle tariffe e aumenti dei traffici: si basa su questi tre cardini il piano del gruppo Messina per il 2012-2014. La famiglia genovese, dopo qualche incursione extra-shipping, torna a concentrare le sue forze - e i suoi soldi - sul business dei porti e della navigazione: «Perché siamo ottimisti - spiegano Ignazio e Stefano Messina con il cugino Andrea Gais - sulla ripresa del mercato» e nello specifico dei mercati di riferimento del gruppo, cioè Africa e Medio Oriente.

Per la prima volta l'armatore genovese affronta il mercato con una flotta di navi nuove di zecca: quattro più quattro in parte già consegnate e in parte in arrivo entro il 2014 per un investimento complessivo di circa 600 milioni di dollari che ha costretto la famiglia a far ricorso al finanziamento bancario. Anche in questo caso è una prima volta perché «sino ad oggi - spiega Andrea Gais - abbiamo sempre fatto affidamento al cash flow generato dalle nostre attività». Non è più così e ora a sostenere il finanziamento di Banca Carige c'è un piano di crescita spalmato su tre anni che prevede un incremento del margine operativo lordo sostenuto a sua volta da un aumento del fatturato che, nel 2012, si attesterà a 295-300 milioni di euro, in crescita del 15% rispetto l'anno precedente. I traffici sono invece complessivamente cresciuti del 10%. L'obiettivo di massima è un aumento del 10% annuo del fatturato nel 2013-2015. Il 2012 è stato da una parte l'anno in cui sono entrate in servizio le prime navi ordinate a Daewoo nel 2009, prima Diamante e poi Perla, mezzi portacontainer e ro-ro di 240 metri e 37,5 di larghezza, dimensioni massime per alcuni dei porti dove il gruppo opera. Dall'altra è stato l'anno in cui si è deciso di raddoppiare l'investimento ordinando altre quattro navi nuove, questa volta ai cantieri Stx (sempre in Corea del Sud), anch'esse del valore di circa 74 milioni di dollari l'una e accelerare nel contempo la dismissione di parte della vecchia flotta. Quattro unità sono state avviate alla vendita nel primo semestre, utilizzando maggiormente navi prese a noleggio, la qual cosa ha creato qualche pressione sul fronte del lavoro dei marittimi - circa 600 tra italiani, comunitari ed extracomunitari. «È una situazione temporanea e su questo vogliamo essere molto chiari - spiega Stefano Messina - il nostro obiettivo è tornare a lavorare mediante l'utilizzato di un maggior numero di navi di proprietà quando tutte le nuove costruzioni ci verranno consegnate, e sempre con gran parte di marittimi italiani. Al momento il nostro sforzo è far lavorare tutti, magari con turni più brevi». A regime, il gruppo opererà con le otto navi nuove più altre sette unità. Le nuove navi, di grandi dimensioni, permetteranno di agire sul lato del contenimento dei costi e delle economie di scala, ma allo stesso tempo il gruppo conta di poter aumentare il livello dei noli «anche se al momento persiste un eccesso di offerta». L'utilizzo delle nuove grandi navi che utilizzerà il gruppo pongono però un problema anche a livello di porti e Genova non è esente. «Noi stiamo andando avanti con il programma di investimenti nel terminal e siamo in linea con gli obiettivi di traffici - spiega Ignazio Messina - ma per quanto riguarda l'investimento per il tombamento tra i moli Canepa e Libia, aspettiamo garanzie dall'Autorità portuale». L'armatore si riferisce al completamento del terminal di Calata Bettolo: l'ormeggio di navi larghe oltre 50 metri a fianco della diga foranea potrebbe creare problemi al passaggio di grandi navi verso Ponente, fino al terminal dei Messina. Le soluzioni ipotizzate sono due: o un parziale allargamento della diga in corrispondenza del terminal o l'utilizzo della bocca di Ponente. «è chiaro che l'investimento nel terminal sarà fatto se possiamo portare là le nuove portacontainer da 8.000 teu e più, altrimenti non è conveniente avviare dei lavori per un'opera che non possiamo utilizzare efficientemente».

Samuele Cafasso

Il Sud America è terra di conquista per MSC Crociere

Nella regione il turismo crocieristico è cresciuto di quasi il 3.000% in poco più di dieci anni

Le compagnie crocieristiche sono alla continua ricerca di opportunità per espandere l'attività in mercati non saturi. Uno di questi è il Sud America dove è in corso la Seatrade South America Cruise Convention, l'evento fieristico sulle crociere ospitato al terminal crocieristico Quinquela Martín di Buenos Aires. L'importanza dell'America Latina per lo sviluppo delle crociere è stata confermata dall'amministratore delegato di MSC Crociere: «il mercato delle crociere - ha sottolineato Pierfrancesco Vago intervenendo alla manifestazione - è in piena espansione in Sud America tanto da far registrare nell'ultimo decennio un aumento di quasi il 3.000%, passando da meno di 50.000 passeggeri nella stagione 2000-2001 a quasi 1,5 milioni di passeggeri la scorsa stagione».

«Nel complesso - ha proseguito il manager della compagnia crocieristica - il mercato delle crociere nella regione è fiorente, maturo e, soprattutto, non ancora saturo. Nuove opportunità potrebbero quindi sorgere estendendo a tutto l'anno la durata della stagione commerciale e attraverso un approccio più dinamico alla crociera».

Il Brasile è il mercato della regione in più rapida espansione in termini globali di turismo da crociera, con un numero di crocieristi che è salito da 8.000 nel 2002 a 200.000 unità, con un incremento del +2.500%. MSC Crociere, leader di mercato locale dal 2008, ha ricordato che quest'anno porterà per la prima volta in Brasile una nave ammiraglia da oltre 4.000 passeggeri e la previsione della compagnia è di movimentare nel 2012 circa 260.000 passeggeri. La compagnia ha inoltre evidenziato che il Brasile è destinato a registrare un ulteriore aumento del turismo con i mondiali di calcio nel 2014 e le olimpiadi nel 2016.

MSC ha rilevato che anche il mercato argentino è stato in grado di raggiungere numeri davvero interessanti: quasi 300.000 passeggeri hanno fatto una crociera in Argentina nel 2011-12 con una movimentazione in crescita da 54.700 nel 2006-07 a 144.200 nel 2011-12. E, ancora più significativo, gli imbarchi passeggeri sono passati da quasi 40.000 nel 2006-07 a quasi 145.000 nel 2011-12. Infine, gli scali realizzati a Buenos Aires sono quasi triplicati passando da 54 a 142.

«Si tratta - ha rilevato Pierfrancesco Vago - di cifre promettenti per un settore che si sta sviluppando su due direttrici principali: da un lato il turismo da crociera in espansione lungo tutta la costa orientale del Sud America, dalla Terra del Fuoco alla Colombia e Venezuela, portando i turisti verso aree e regioni che sarebbero difficili da raggiungere se non via mare. D'altra parte l'arrivo di un numero sempre maggiore di turisti europei e nordamericani, che scelgono di esplorare il Sud America in nave. Secondo l'Osservatorio Turismo, le crociere hanno veicolato nel 2010-2011 nella sola città di Buenos Aires una spesa media per passeggero di 195 dollari».

L'attività crocieristica è in crescita anche nel resto del continente, soprattutto in nazioni come Cile, Uruguay, Venezuela e Colombia. Su tutte la Colombia, al primo posto con 270.000 passeggeri in più di 160 scali fra il 2011 e il 2012, ed oltre 310.000 passeggeri sono previsti nel 2012-2013 con un incremento del 16% rispetto all'anno precedente. «Molto bene - ha osservato l'amministratore delegato di MSC Crociere - anche l'impennata di prenotazioni registrata in Uruguay, dove su circa 120 scali fra Punta de l'Este e Montevideo hanno viaggiato, fra il 2011 e il 2012 quasi 200.000 persone. E tutto questo nonostante la rigida serie di norme che regola il settore nel Paese».

DP World in trattative per cedere la propria quota (60%) del terminal DP World Breakbulk di Anversa

Potrebbe essere venduta al gruppo belga Zuidnatie

Entro la fine di quest'anno il gruppo terminalista DP World di Dubai potrebbe cedere la propria quota del 60% del capitale di DP World Breakbulk, società che opera un terminal per merci sfuse nel porto di Anversa, al gruppo belga Zuidnatie che nello scalo portuale di Anversa gestisce il terminal Zuid dedicato ai container e alle merci breakbulk. Gli altri azionisti di DP World Breakbulk sono la società armatoriale belga Conti-Lines e la società armatoriale tedesca Rickmers-Linie, entrambe specializzate nel trasporto di merci sfuse e project cargo.

Se la transazione andrà a buon fine DP World Belgium, la filiale locale del gruppo di Dubai, concentrerà la propria attività terminalistica ad Anversa nel settore dei container, in cui opera attraverso la joint venture Antwerp Gateway che è partecipata con il 42,5% da DP World, con il 20% dalla Zim Ports del gruppo armatoriale israeliano Zim, con il 20% dalla cinese COSCO Pacific, con il 10% dalla Terminal Link del gruppo armatoriale francese CMA CGM e con il 7,5% dalla società portuale tedesca Duisport) e che è svolta inoltre nel terminal Delwaide Dock.

La cessione fa parte di un piano di ristrutturazione dell'attività del gruppo di Dubai ad Anversa che potrebbe avere ripercussioni anche dal punto di vista occupazionale, con il possibile taglio di 70-80 posti di lavoro dei 440 del gruppo DP World nella città portuale belga. La vendita della quota di DP World Breakbulk consentirebbe al gruppo di concentrare l'attenzione sul traffico containerizzato, che però a sua volta non genera risultati soddisfacenti a causa della crisi economica che grava su molte regioni mondiali e che negli ultimi mesi si è particolarmente acuita in Unione Europea, dove sta scuotendo anche il pur resistente settore portuale del northern range. Lo scorso mese, in occasione della presentazione dei volumi di traffico movimentati dai terminal di DP World nella prima metà del 2012 (*informARE* del [1° agosto](#) 2012), il gruppo di Dubai aveva precisato che la crescita (+3,2%) del traffico movimentato dai terminal operati in Europa, Medio Oriente e Africa, che è stato pari a 11,6 milioni di container teu, è stata limitata dalle minori performance registrate in Europa rispetto agli altri terminal della regione.

Non è certo un caso, evidentemente, che nell'area portuale nordeuropea, ricca e fiorente fino a ieri, oggi si continuo le prime vittime illustri, tra le altre meno note, causate dall'impatto della recessione economica sui traffici portuali: ad alzare bandiera bianca è stata nei giorni scorsi l'Amsterdam Container Terminals del gruppo terminalista Hutchison Port Holdings (HPH), che ha annunciato la prossima chiusura del terminal privando il porto di Amsterdam del principale operatore nel settore dei container, comparto sul quale l'Autorità Portuale dello scalo aveva puntato per lo sviluppo e la diversificazione delle attività del porto olandese e che sarà invece pressoché abbandonato. Il terminal di Amsterdam era stato progettato (con il nome di Ceres Paragon) con l'intento di farne l'approdo per le portacontainer più innovativo del northern range europeo grazie alla possibilità di scaricare e caricare contemporaneamente i container da entrambe le fiancate delle navi (*informARE* del [30 luglio](#) 1999).

Sollecitata la terna per Autorità di Savona

SAVONA - «Ho parlato con Comuni, Provincia, Camera di Commercio, associazioni. A tutti ho detto che hanno tempo fino a lunedì per portare una terna per designare in modo univoco un presidente del porto che abbia il più possibile il massimo consenso da parte di tutti. Se ciò non avverrà è ovvio che la prossima settimana deciderò io il da farsi».

Il presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando, ha chiuso con questo messaggio la sua lunga giornata savonese, dedicata per lo più a discutere con operatori e istituzioni locali sulla figura del prossimo presidente dell'Autorità portuale.

«Auspico che tutti abbiano a cuore le sorti del porto di Savona, che non è solo crociere, ma è anche possibilità di sviluppo sui contenitori nel porto di Vado - ha detto -. Non si deve perdere un'occasione per presentarsi uniti a questi importanti appuntamenti».

In precedenza Burlando aveva incontrato i sindacati per la vicenda di Ferrania, ed effettuato un sopralluogo al cantiere del futuro stabilimento della Piaggio a Villanova di Albenga.

Da Parlamento Ue arriva «taglio» zolfo per carburanti navi

STRASBURGO - Via libera definitivo del Parlamento europeo all'accordo raggiunto con gli Stati membri sui nuovi limiti entro il 2020 per il contenuto di zolfo nei carburanti delle navi.

L'obiettivo è quello di ridurre i circa 50mila decessi provocati ogni anno in Europa dall'inquinamento atmosferico delle navi. L'Assemblea di Strasburgo ha approvato il provvedimento a larga maggioranza (606 voti favorevoli, 55 contrari e 13 astensioni) e per la relatrice, la finlandese Satu Hassi (Verdi), si tratta della «riforma sanitaria più importante di questo mandato parlamentare». Con le nuove regole, il tenore di zolfo massimo consentito nei combustibili per uso marittimo scenderà infatti dall'attuale 3,5% allo 0,5% nel 2020. Considerando che attualmente i carburanti usano in media un 2,7% di zolfo, si tratta di una riduzione dell'85%. Per le aree di controllo speciale (Seca) come il Mar Baltico, il tetto massimo applicato già dal 2015 sarà invece dello 0,1%.

Per rientrare nei limiti Ue, le navi possono ricorrere a carburanti più puliti o a tecnologie ad hoc, come ad esempio i depuratori dei fumi, in grado di fornire un risultato equivalente. La lotta contro l'inquinamento degli eurodeputati comunque prosegue: nell'ambito della revisione della legislazione sulla qualità dell'aria, chiedono alla Commissione Ue di prendere in considerazione i limiti Seca più rigorosi per tutte le acque territoriali comunitarie, per esempio entro le 12 miglia nautiche dalla costa.

In aumento i traffici nei porti Usa Nel primo semestre 7,7 milioni di teu (+3%)

WASHINGTON - (M. B.) Secondo il rapporto mensile Global Port Tracker, pubblicato dalla National Retail Federation ed Hackett Associates, il volume delle importazioni di merci in contenitori attraverso i maggiori porti degli Stati Uniti, è previsto aumentare dell' 8,5% nel mese di Settembre rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, con forti aumenti attesi per il periodo delle festività natalizie.

«I rivenditori stanno importando in più merce per le festività di quest'anno. Tanto che ci domandiamo se in alcuni porti ci sarà un numero sufficiente di lavoratori per eseguire le operazioni di scarico», ha dichiarato il vice presidente di "Nrf" Jonathan Gold.

«Indipendentemente da ciò che accade nelle trattative sindacali per il rinnovo del contratto di lavoro, i commercianti hanno preparato piani di emergenza per garantire che la merce arrivi in tempo sugli scaffali dei negozi e che non ci sia alcuna attesa per i clienti».

I colloqui tra International Longshoremen's Association e la United States Maritime Alliance si sono interrotti ad Agosto, e c'è il timore di scioperi negli scali della East Coast e del Golfo se non verrà sottoscritto un nuovo contratto dopo la scadenza di quello attuale il 30 Settembre. Le parti hanno deciso di incontrarsi di nuovo la prossima settimana sotto la supervisione della Federal Mediation and Conciliation Service (Fmcs). I rivenditori comunque, stanno prendendo in considerazione una vasta gamma di piani di emergenza, tra cui la deviazione del carico nei porti della West Coast dove i lavoratori sono rappresentati da un sindacato diverso.

I porti presi in esame dal Global Port Tracker hanno movimentato 1.410.000 teu nel mese di Luglio, l'ultimo per il quale sono disponibili dati definitivi. Ciò rappresenta un incremento del 2,2% rispetto a Giugno e del 2,5% su Luglio 2011.

Queste le stime del rapporto divise per mese. In Agosto è previsto un volume di 1.430.000 teu, + 4,4% rispetto allo scorso anno. A Settembre 1.490.000 teu, + 8,5%; Ottobre 1.480.000 teu, + 11,7%; Novembre 1,32 milioni di teu, + 1,9% e Dicembre a 1,25 milioni di teu, in crescita del 2,7%. Per Gennaio 2013, invece, sono stimati 1.230.000 teu, in calo del 3,8% rispetto a Gennaio 2012.

Il traffico nel primo semestre del 2012 è stato pari a 7.700.000 teu, in crescita del 3% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Per l'intero anno 2012 si prevede un totale di 16 milioni di teu, + 4,2% sul 2011.

Ricordiamo, infine, che il Global Port Tracker, prende in considerazione gli scali di Long Angeles / Long Beach, Oakland, Seattle, Tacoma, New York / New Jersey, Hampton Roads, Charleston, Savannah, Port Everglades, Miami e Houston.