

# RASSEGNA STAMPA 22 GIUGNO 2012

Fonte:



## **Tirrenia ai privati ecco le condizioni**

Roma - Via libera condizionato dell'Antitrust all'acquisizione di Tirrenia da parte di Cin. L'Autorità ha imposto misure sulla riduzione dei prezzi, cessioni di rotte, uscita di Moby dalla rotta Genova-Porto Torres, cessione di capacità di trasporto e scioglimento degli accordi di code sharing. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, riunitasi oggi, ha autorizzato l'operazione di acquisizione di Tirrenia da parte di Cin (Compagnia italiana di navigazione, controllata da Moby congiuntamente al Fondo Clessidra), imponendo alcune misure. In particolare, l'Antitrust chiede misure relative alla riduzione dei prezzi: «Da subito - si legge nel comunicato -, e per la stagione estiva 2013, ai passeggeri che devono comprare i biglietti, sulle navi Tirrenia e Moby, sulle rotte Civitavecchia - Olbia, Genova - Olbia e Genova - Porto Torres, verranno riconosciuti, senza alcuna limitazione quantitativa, salvo la disponibilità di posti a bordo, i seguenti sconti e riduzioni di prezzo»: promozione bambini; promozione auto; promozione cabina quadrupla; nei confronti delle persone nate o residenti in Sardegna e dei rispettivi coniugi e figli. Inoltre, al netto delle promozioni, nella stagione estiva 2012, Moby e Cin/Tirrenia, per le rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres e Genova - Olbia, devono «applicare livelli tariffari tali da mantenere invariato il ricavo medio unitario realizzato da Moby nella stagione estiva 2009, quando i prezzi erano particolarmente favorevoli ai consumatori, salvo un incremento diretto a neutralizzare gli effetti derivanti dalla variazione del prezzo medio del carburante tra il 2009 e il primo trimestre 2012. Analoga politica tariffaria andrà attuata anche nel 2013».

**L'Antitrust chiede poi la cessione di rotte: Moby deve cessare di svolgere il servizio di** trasporto merci sulla rotta Livorno - Cagliari, a fronte dell'eventuale manifestazione di interesse a entrare di un nuovo operatore. In ogni caso Moby deve cessare di operare sulla rotta Genova - Porto Torres dove continuerà invece ad operare Cin/Tirrenia. Un'altra misura è la cessione della capacità di trasporto: per le stagioni estive 2013 e 2014, Moby e Cin/Tirrenia dovranno cedere ad altri operatori («ad un prezzo ridotto rispetto alle tariffe finali applicate dalle due società») il 10% della rispettiva capacità di trasporto misto di passeggeri e merci su ciascuna delle rotte Civitavecchia - Olbia e Genova - Olbia. La procedura di cessione dovrà essere affidata ad un soggetto terzo indipendente. Infine viene chiesto lo scioglimento degli accordi di code-sharing: Moby e Cin/Tirrenia, nel periodo 2012- 2016, non devono stipulare, o devono rescindere con effetto immediato, gli accordi di code-sharing e qualsiasi altra tipologia di accordo finalizzato alla commercializzazione dei titoli di viaggio che intercorra con operatori concorrenti, o con soggetti a questi riconducibili, relativamente alle rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres e Genova - Olbia.

**Il via libera condizionato dell'Antitrust alla cessione di Tirrenia a Cin** è «un ulteriore passo avanti». Così l'ad di Cin Ettore Morace commenta all'Ansa la decisione dell'Autorità, spiegando che ora attende di «leggere il dispositivo e poi andiamo avanti». Il contratto con il commissario straordinario «è già firmato ed era vincolato all'autorizzazione dell'Antitrust», ha precisato Morace. «Ora leggerò il dispositivo e la prossima mossa sarà il passaggio» della compagnia, ha aggiunto Morace, che si è detto «contento» della decisione arrivata «in linea con i tempi».

**Sempre oggi, la Commissione europea ha chiesto all'Italia di conformarsi** alle norme dell'Unione sugli appalti pubblici per i servizi di traghetto regionali. Lo ha reso noto oggi l'esecutivo comunitario. La Commissione ha «invitato» l'Italia a conformarsi alle norme dell'Unione europea in materia di appalti pubblici di servizi - una volta scaduti i termini dei

contratti in corso - e a rispettare il principio di non discriminazione tra gli armatori europei, rende noto Bruxelles in un comunicato. In particolare, spiega la Commissione, l'Italia ha «omesso di indire» gare per l'aggiudicazione di tre appalti pubblici di servizi gestiti da altrettante compagnie di navigazione regionali in Campania, Lazio e Sardegna. I, contratti, prosegue la nota, sono scaduti alla fine del 2008 e sono stati prorogati automaticamente senza procedure di gara per l'assegnazione dei nuovi contratti. «Se l'Italia non informa entro due mesi la Commissione in merito alle misure adottate per assicurare il pieno rispetto del diritto dell'Unione, la Commissione può adire la Corte di giustizia dell'Ue», sottolinea Bruxelles. I servizi sono gestiti da tre società dell'ex gruppo Tirrenia: Caremar in Campania, Laziomar nel Lazio e Saremar in Sardegna.

## **Portacontainer, ripartono gli ordini**

Londra - SONO DIVERSE le fonti che in questo periodo prevedono un rimbalzo della cantieristica navale, e se i numeri della Banca centrale della Corea possono apparire perlomeno un filo interessanti - il Paese asiatico, si sa, è il primo costruttore mondiale - sicuramente fa riflettere la stima che si può leggere nell'ultimo rapporto del Bimco (Baltic & International Maritime Council). In effetti, l'ufficio studi di questa associazione, che nel settore armatoriale è la più grande del mondo, prevede un sicuro rimbalzo della cantieristica, in particolare nel settore container, a causa dei prezzi sempre più bassi offerti dai cantieri navali, alla ricerca di nuove commesse dopo tre anni consecutivi di frenata, a seguito del boom d'ordini del periodo 2006-2008. A spingere verso il rimbalzo, secondo i dati Bimco, ci sarebbero tre fattori: la necessità, per chi non lo ha ancora fatto, di ricercare commesse per navi che consumino di meno, l'aumento delle demolizioni che sta portando a un riassetto del mercato e una migliore situazione dei traffici sulle rotte internazionali.

Per quanto riguarda le demolizioni, nei primi cinque mesi del 2012 sono state 60 le navi portate in smantellamento, per una portata complessiva di 109 mila teu. Si tratta perlopiù di unità sotto i 3.600 teu di dimensioni, con un'età media di circa 25 anni. Il mercato al momento si sta riposizionando su dimensioni maggiori, visto che sempre nei primi cinque mesi dell'anno sono state consegnate 88 nuove unità per 654 mila teu di portata, la maggior parte delle quali sono portacontainer di ultima generazione, sopra i 14.100 teu di portata. Questa differenza tra navi in uscita e navi in entrata ha prodotto un aumento complessivo della capacità mondiale della flotta del 3,6%.

Nello stesso tempo, nonostante i noli sulle principali rotte mondiali continuino a essere in leggera crescita dalla metà di marzo, la flotta delle navi tenute ferme dalle compagnie di navigazione si è ridotta nello stesso periodo del 47%, da 900 mila teu di capacità agli attuali 480 mila teu. La Banca centrale della Corea fissa anche una data, per il rimbalzo, garantendo che riguarderà tutti i settori. Nel 2007 i costruttori coreani avevano incassato commesse per 93,4 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, scesi a 54,2 milioni nel 2008, passati a 16,4 milioni nel 2009, risaliti a 44,4 milioni di tonnellate nel 2010, per poi tornare ai 31,7 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata del 2011. La Corea del Sud continua tuttavia a guidare il settore, avendo vinto nel primo trimestre di quest'anno 60 unità per un valore di 7,9 miliardi di dollari, corrispondente a circa la metà del pacchetto di ordini globale.

Infine per il settore passeggeri va segnalato che, pur non essendoci ancora commesse proprio oltre il 2014, c'è stato negli ultimi mesi un intensificarsi delle trattative, come nel caso di Fincantieri, prossima a siglare l'ordine per una nuova nave Regent.

Alberto Quarati

## **Peak Season Surcharge Maersk va avanti**

Londra - Vincent Clerc, Chief Produce and Yield di Maersk Line, ha confermato in una intervista al Lloyd's List la ferma intenzione di Maersk Line di continuare ad applicare il 'Peak Season Surcharge' (\$ 350 per teu a partire dal 15 giugno) sulle tratte fra Asia ed Europa, nonostante questa azione non sia stata intrapresa da altri operatori sul mercato. "Siamo convinti che anche quest'anno la Peak Season arriverà, e che l'attuale livello di noli non sia sufficiente a giustificare il servizio nei modi in cui lo stiamo offrendo" - ha commentato Clerc.

"Ugualmente crediamo che non esista oversupply sul mercato e questo è confermato dalle difficoltà che stiamo affrontando per reperire sul mercato del charter le navi necessarie a ridurre ulteriormente la velocità su alcuni servizi e fare così fronte al continuo aumento del prezzo del bunker". In linea con quanto detto da Clerc, Maersk Italia conferma che, anche per il mercato locale, il surcharge è già applicato dal 15 giugno nei termini dichiarati a livello globale, ovvero di \$ 350 per teu.

## **L'Italia deve adeguarsi a norme servizi traghetti**

BRUXELLES - La Commissione europea ha ieri «invitato» l'Italia a conformarsi alle norme dell'Unione europea in materia di appalti pubblici di servizi - una volta scaduti i termini dei contratti in corso - e a rispettare il principio di non discriminazione tra gli armatori europei, rende noto Bruxelles in un comunicato.

In particolare, spiega la Commissione, l'Italia ha «omesso di indire» gare per l'aggiudicazione di tre appalti pubblici di servizi gestiti da altrettante compagnie di navigazione regionali in Campania, Lazio e Sardegna.

I, contratti, prosegue la nota, sono scaduti alla fine del 2008 e sono stati prorogati automaticamente senza procedure di gara per l'assegnazione dei nuovi contratti. «Se l'Italia non informa entro due mesi la Commissione in merito alle misure adottate per assicurare il pieno rispetto del diritto dell'Unione, la Commissione può adire la Corte di giustizia dell'Ue», sottolinea Bruxelles.

I servizi a cui si fa riferimento sono quelli gestiti da tre società dell'ex gruppo Tirrenia: Caremar in Campania, Laziomar nel Lazio e Saremar in Sardegna. «Procedure più trasparenti - afferma la Commissione - sono cruciali specialmente nel Golfo di Napoli, dove numerosi operatori operano in concorrenza con la "Caremar"».

## **La Commissione UE ha avviato una consultazione sulla qualità dei servizi portuali e sull'efficienza e la trasparenza del sistema portuale**

*Verhoeven (ESPO): «accogliamo con favore l'iniziativa della Commissione di consultare le parti interessate»*

Ieri la Commissione Europea ha avviato una consultazione con gli stakeholder del settore portuale con l'obiettivo di valutare specificamente tre questioni, cioè la qualità dei servizi portuali nell'Unione Europea nonché l'efficienza del sistema portuale e la trasparenza delle organizzazioni portuali. L'indagine, che si concluderà il prossimo 24 agosto, è rivolta alle Autorità Portuali, ai fornitori di servizi portuali, alle compagnie di navigazione, a chi rappresenta il carico e ai lavoratori portuali.

La Commissione UE prevede di trarre frutto da questa consultazione, sulla cui base saranno identificate le future sfide della portualità europea che saranno presentate alla conferenza "Unlocking the Grow Potential" che si terrà il 25 e 26 settembre prossimi a Bruxelles, nel corso della quale la Commissione illustrerà le possibili misure per far fronte a queste sfide e le azioni da intraprendere a livello europeo. In ottobre sarà realizzato un altro sondaggio in cui verranno presentate le possibili opzioni strategiche, che potranno andare dalla formulazione di linee guida e dall'individuazione di misure di sostegno alla definizione di procedure d'infrazione e alla stesura di una vera e propria legge.

Soddisfazione per l'avvio della consultazione è stata espressa dal segretario generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO): «accogliamo con favore l'iniziativa della Commissione di consultare le parti interessate - ha commentato Patrick Verhoeven - i precedenti tentativi di dare norme ai porti europei - ha spiegato - sono stati criticati perché non erano basati su un'essenziale analisi del settore. Ora le cose sono differenti e pertanto noi incoraggiamo attivamente i nostri associati a contribuire a questa indagine in modo che emerga un quadro preciso della situazione attuale».

ESPO ha ricordato che lo sviluppo di una comune politica europea dei porti ha conosciuto finora un percorso accidentato: a seguito delle prime iniziative intraprese alla fine degli anni '90, la Commissione Europea ha cercato due volte, nel 2001 e nel 2004 (informARE del [13](#) e [14](#) febbraio 2001 e [13 ottobre](#) 2004), di produrre una legge sull'accesso al mercato dei servizi portuali. Entrambi i tentativi - ha precisato l'associazione dei porti europei - sono stati caratterizzati da forti proteste sindacali e non sono riusciti a trovare il sostegno della maggioranza del Parlamento europeo. Nel 2007 la Commissione ha pubblicato una comunicazione sulla politica portuale, che in sostanza ha fornito indicazioni sull'applicazione delle norme del Trattato nel settore (informARE del [10 ottobre](#) 2007). Secondo ESPO, la comunicazione del 2007 costituisce ancora oggi una buona base su cui lavorare: «nel nostro recente manifesto sulla politica e la gestione portuale (informARE dell'[11 maggio](#) 2012, ndr) - ha confermato Verhoeven - noi evidenziamo la necessità di stabilire orientamenti chiari e proporzionali. Nel contempo riteniamo che la Commissione dovrebbe monitorare attentamente l'attuazione di questi orientamenti e di agire laddove si verificano manifeste violazioni delle norme del Trattato».

## **Ok della giunta comunale di Livorno all'ordinanza della Capitaneria di Porto in deroga al decreto “anti inchino”**

*La deroga - ha spiegato l'assessore Grassi - consente la piena operatività del porto di Livorno*

La giunta comunale di Livorno ha espresso parere favorevole alla bozza di ordinanza predisposta dalla locale Capitaneria di Porto in deroga al cosiddetto “decreto anti inchino”, il provvedimento interministeriale del 2 marzo emanato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dal ministero dell'Ambiente a seguito del naufragio della nave da crociera *Costa Concordia* all'isola del Giglio per disciplinare il transito delle navi in prossimità delle coste. L'ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno, pur tesa a garantire in sicurezza la navigazione nel circondario marittimo di Livorno e in particolare in prossimità dell'isola di Gorgona e delle Secche della Meloria, prevede per le navi mercantili dei limiti differenti da quanto stabilisce il decreto interministeriale.

Il decreto interministeriale - ha ricordato l'assessore comunale alla Valorizzazione del territorio e all'ambiente, Mauro Grassi - ha istituito per le navi mercantili adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda, il divieto di navigazione, ancoraggio e sosta nella fascia di mare che si estende per due miglia marine dai perimetri esterni dei parchi e delle aree protette nazionali, marini e costieri, e all'interno dei medesimi perimetri, ma la Capitaneria di Porto di Livorno, in relazione ai traffici marittimi e alle caratteristiche morfologiche del territorio livornese, ha ritenuto necessario individuare soluzioni più confacenti rispetto alle criticità operative derivanti dall'introduzione di questi divieti, concertandole con gli enti locali, fra i quali il Comune di Livorno.

In particolare, per le “Secche della Meloria”, l'ordinanza della Capitaneria prevede di limitare il transito delle navi mercantili in una fascia di mare larga due miglia, in adiacenza al perimetro esterno della zona C prevista dal decreto 21 ottobre 2009. Viene invece derogata un'area contigua al cono di ingresso e di uscita delle navi dal porto di Livorno evitando di estendere la fascia nell'area sud del perimetro. Per l'isola di Gorgona si vieta la navigazione, l'ancoraggio e la sosta di navi mercantili superiori a 500 tsl nella fascia di mare che si estende per 0,7 miglia dal perimetro esterno del limite a mare del Parco dell'Isola di Gorgona così come previsto dal decreto del 22 luglio 1996. Il canale di accesso/uscita dal porto che permette lo sbarco di merci e passeggeri in possesso delle necessarie autorizzazioni, sarà disciplinato a parte.

“Siamo assolutamente favorevoli al decreto “anti inchino” - ha spiegato l'assessore Grassi - in quanto è finalizzato alla sicurezza della navigazione e dell'ambiente, in particolare perché disastri come quello della *Concordia* non si ripetano. Siamo altresì favorevoli alla deroga predisposta dalla Capitaneria perché individua un “corridoio” che consente la piena operatività del porto di Livorno. Per questo, dopo gli approfondimenti effettuati dall'ufficio Ambiente del Comune, l'amministrazione ha inviato all'Autorità Marittima il proprio parere favorevole».



## **Via libera del Comitato Tecnico Regionale della Puglia al rigassificatore di Brindisi**

*Vendola: «è un voto che noi consideriamo privo di legittimità, contestandone la procedura. Annunciamo quindi un ricorso al Tar»*

Ieri il Comitato Tecnico Regionale (CTR) della Puglia compiuto un dietrofront approvando lo studio di fattibilità presentato da Brindisi LNG per la realizzazione di un terminale di rigassificazione in località Capo Bianco, nell'area esterna del porto di Brindisi, studio che lo stesso Comitato aveva recentemente respinto.

«La votazione di ieri pomeriggio all'interno del Comitato Tecnico Regionale dei Vigili del Fuoco, in seno al ministero degli Interni - ha commentato l'assessore regionale pugliese alla Qualità dell'Ambiente, Lorenzo Nicastro - lascia l'amaro in bocca rispetto a criticità in termini di sicurezza dell'opera che non sono assolutamente superate. Il governo regionale, per il tramite delle strutture tecniche, aveva espresso perplessità sulla localizzazione voluta dall'azienda e su una serie di elementi collegati al progetto tutt'altro che chiariti». «La posizione dell'impianto, i rischi connessi agli sversamenti di gas liquido, dubbi sulla gestione e il trattamento dei reflui oltre che una serie di perplessità sui sistemi di connessione dell'impianto di Brindisi alle reti nazionali (metanodotto e oleodotto) in un'area a forte rischio idraulico - ha proseguito l'assessore - avevano prudentemente indirizzato il Comitato ad una negazione del nulla osta nella seduta dello scorso aprile. Senza che quei dubbi siano stati in qualche modo dissipati e senza che sia intervenuto alcun elemento nuovo nella discussione, l'apporto di nuovi membri nella discussione ha capovolto la votazione di aprile concedendo l'autorizzazione all'opera». «Conserviamo tutte le nostre perplessità sull'opera. Abbiamo il dovere istituzionale - ha concluso Nicastro - di valutare con puntualità l'impatto, in termini ambientali e di rischio industriale, che l'impianto e la gestione di sei milioni di tonnellate di metano liquido all'anno, avrebbero sull'area. I nostri rilievi tecnici non sono superati e, laddove fosse necessario, saranno il presupposto per impugnare nelle sedi competenti».

Che la Regione Puglia abbia intenzione di opporsi al via libera lo ha confermato il presidente dell'ente, Nichi Vendola, che ha annunciato un ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale. «La Regione Puglia - ha sottolineato il governatore - continuerà a battersi con tutte le sue forze contro il progetto del rigassificatore di Brindisi. L'approvazione dello studio di fattibilità - ha denunciato Vendola - è stato un atto violento perché il Comitato aveva già qualche mese fa bocciato lo stesso studio di fattibilità. Oggi invece, grazie al sì del rappresentante del ministero del Lavoro e comunque con una risicatissima maggioranza, il Comitato ha letteralmente capovolto il suo giudizio. È un voto che noi consideriamo privo di legittimità, contestandone la procedura. Annunciamo quindi un ricorso al Tar, ribadendo ancora una volta l'assoluta contrarietà della Regione Puglia ad un progetto molto poco attento al sistema delle regole e dei diritti ambientali».

## **Il ministro dello Shipping del Bangladesh ha visitato il porto di Napoli**

*È stato ricevuto dal presidente dell'Autorità Portuale, Luciano Dassatti*

Oggi il ministro dello Shipping del Bangladesh, Shajahan Khan, ha visitato il porto di Napoli dove è stato ricevuto dal presidente dell'Autorità Portuale, Luciano Dassatti, in un incontro al quale hanno partecipato l'ambasciatore del Bangladesh in Italia, Masud Bin Momen, alcuni funzionari governativi della nazione asiatica e il console onorario di Napoli.

La visita, richiesta dalle autorità di Dhaka, si è incentrata sulle caratteristiche generali del porto di Napoli e su temi di particolare interesse per la delegazione, quali l'organizzazione della sicurezza in porto e le dinamiche del traffico commerciale. Molto apprezzate le metodiche di controllo della merce, soprattutto per l'utilizzo degli scanner nei terminal container. Impressione positiva ha destato anche la funzionalità del porto nell'ambito passeggeri, in una giornata densa di approdi crocieristici.

«È stata - ha commentato Dassatti - un'altra visita importante, a conferma che i nostri sforzi nell'organizzare al meglio il porto di Napoli sono apprezzati e riconosciuti anche in realtà geografiche lontane dalle nostre zone».