

RASSEGNA STAMPA 27 SETTEMBRE 2012

Fonte:



La Sardegna vara la flotta pubblica

Cagliari - La Regione Sardegna istituisce la Flotta sarda, una società per azioni a totale capitale pubblico che collegherà l'Isola al resto d'Italia con l'obiettivo dichiarato di contrastare il monopolio Tirrenia e di confrontarsi sul mercato con gli altri armatori già presenti sulle rotte da e per la Sardegna. Il varo oggi pomeriggio in Consiglio regionale con i soli voti della maggioranza di centrodestra, nonostante i maldipancia di Riformatori e Udc. Il centrosinistra si è ricompattato votando contro il ddl.

Nolo armato dello scafo, 100 milioni per cinque anni di sperimentazione (20 milioni all'anno) a partire dalla firma delle convenzioni, con 10 milioni da subito per lo start-up della legge nel 2012, mentre le modalità e le condizioni di esercizio dei collegamenti marittimi saranno decise con una delibera di Giunta e da un'apposita convenzione di servizio per la durata della sperimentazione. Sono queste le principali caratteristiche della Flotta sarda Spa varata nel pomeriggio dal Consiglio regionale e che permette alla Regione di diventare a tutti gli effetti armatrice. Fino ad oggi le tratte principali tra la Sardegna e la Penisola, nel periodo estivo, erano state gestite dalla Saremar, la società controllata dalla Regione, per tentare di calmierare i costi dei traghetti nel periodo transitorio della cessione della Tirrenia ai privati. Ora la Saremar, per effetto di una legge approvata ad agosto, tornerà ad effettuare i soli collegamenti con le isole minori (Carloforte e La Maddalena), ma in un prossimo futuro dovrà essere privatizzata attraverso un bando di gara.

Sulla Flotta sarda pesano le perplessità dei Riformatori, che hanno ricordato agli alleati del centrodestra e alla Giunta il rischio di creare dei «costosi carrozzoni», e il «distacco» dell'Udc che non ha nemmeno partecipato al dibattito. Centrosinistra quasi compatto per il no - solo l'Idv si è astenuto - con gli esponenti dell'opposizione che hanno parlato di una quasi certa impugnazione della legge alla Corte Costituzionale da parte del Governo e puntato il dito sugli «eccessivi costi per le casse di una Regione che si improvvisa armatrice». Per il governatore Ugo Cappellacci il provvedimento rappresenta «la prosecuzione di un'autentica battaglia di liberazione dei sardi dalla soggezione al sistema Tirrenia, che ancora oggi continua a violare i diritti dei cittadini e a calpestare le regole del libero mercato. Quella che difendiamo anche con le navi con i Quattro Mori - ha aggiunto il presidente - è un'istanza che stiamo sostenendo sia in sede politica che giurisdizionale, a livello nazionale e comunitario». Giacomo Sanna, capogruppo del Psd'Az, il partito che ha proposto e sostenuto la Flotta sarda anche attraverso il proprio assessore a Trasporti, ha parlato di «una legge che ha portata politica storica e riempie di orgoglio i sardisti e chi alla Sardegna vuole bene».

Nove in corsa per la Caremar

Napoli - Ed anche la Caremar si avvia finalmente e faticosamente verso la privatizzazione. Sul tavolo della Regione sono arrivate, alla scadenza dei termini previsti, 9 manifestazioni di interesse, alcune logiche, altre inaspettate. La prima società che ha chiesto di accedere al data room è la Libera Navigazione del Golfo storicamente impegnata nei collegamenti tra Napoli, Capri e Sorrento. Seconda, in ordine di tempo, la Delcomar degli armatori Del Giudice e Carloforte addetta ai collegamenti tra le isole minori della Sardegna. Seguono Rifim, la compagnia che fa capo a Donatella Rizzo, ex consorte dell'armatore Nicola D'Abundo (Medmar) ed ex assessore al Comune di Napoli, il cantiere Palumbo di Napoli con insediamenti a Messina e Malta che fa capo all'imprenditore Antonio Palumbo. Sono scesi in campo anche gli armatori maggiori che operano con i traghetti sul territorio nazionale: la TTTLines di Alexis Tomasos impegnata nei collegamenti tra Napoli e Catania, la Snav che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte ed opera nel golfo con i suoi mezzi veloci e con i traghetti sulla storica Napoli Palermo. Nè potevano mancare Ustica Lines presieduta da Vittorio Morace operativa tra la Sicilia e le Eolie e la Alilauro Gruson che, nel golfo di Napoli, cura i collegamenti tra Napoli, Ischia e Sorrento. Partecipa anche la Moby di Vincenzo Onorato e la Vetor operativa nel Lazio. L'acquisizione di Caremar sembrerebbe dunque fare gola a molti ma, prima di arrivare all'aggiudicazione della gara, i tempi sono lunghi. Questa prima fase servirà soltanto a verificare se le società che intendono concorrere siano in possesso dei requisiti richiesti e, una volta superato questo primo scoglio, si potrà accedere ai dettagli tecnici sulla società in vendita. Seguirà la gara vera e propria. Nel frattempo la Caremar continuerà a navigare - grazie ad un contratto ponte di servizio pubblico sottoscritto tra la Caremar e la Regione Campania - fino al 31 dicembre con possibilità di proroga fino al perfezionamento delle procedure di cessione dell'azienda previste dalla normativa nazionale ed europea. "Siamo riusciti a reperire quasi 8 milioni di euro di fondi regionali - assicura Sergio Vetrella, assessore regionale ai Trasporti ed alle Attività Produttive - in modo da garantire la regolarità dei servizi pubblici essenziali di trasporto marittimo, la continuità territoriale con le isole del golfo di Napoli, il mantenimento dei livelli occupazionali ed evitare ogni effetto negativo sulla procedura di privatizzazione in corso."

Bianca d'Antonio

Collegamento ferroviario Trieste-porto Bettembourg

TRIESTE - Trenitalia annuncia l'inizio di una nuova relazione ferroviaria fra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, "anello" ferroviario di un collegamento multimodale tra l'Asia e il Centro Europa.

Il nuovo servizio, che gestirà i flussi merci da e per la Turchia dal porto giuliano, è stato realizzato da Trenitalia e Cfl (Ferrovie Lussemburghesi), con le controllate Cfl Multimodal e Elo (Eco Logistics Operator), in collaborazione con TX Logistik (Gruppo Fs) e Alpe Adria.

I semi-rimorchi "Mega" provenienti al porto di Trieste dalla Turchia vengono caricati sul treno e confluiscono sul polo di Bettembourg, gestito da Cfl Multimodal, per poi proseguire verso Lussemburgo, Belgio, Paesi Bassi, Regno Unito, Francia, Germania. Analoga movimentazione e percorso avverrà in direzione Trieste e Turchia.

La frequenza dell'attuale servizio (tre coppie di treni, andata e ritorno) permette di trasportare oltre 100 unità per settimana; il piano di sviluppo prevede di arrivare nei primi mesi del 2013 a una capacità di oltre 300 unità settimanali, pari a circa 15 mila semirimorchi all'anno. Ciascuno di essi percorre più di 2.500 chilometri e nel primo anno è previsto il trasporto di più di 10 mila semirimorchi, che vengono così tolti dalla strada. In base al modello di calcolo EcoTransit si prevede una riduzione del 75% di emissioni di CO2 (circa 590 mila alberi in un anno) e un risparmio energetico del 65% (pari al fabbisogno mensile di oltre centomila famiglie medie italiane).

Genova prevede un 2013 record: 900mila passeggeri

GENOVA - Il porto di Genova si prepara ad un anno da record per il comparto delle crociere con una previsione, secondo Stazioni Marittime, di oltre 900 mila passeggeri in transito. Ad annunciarlo, a margine della cerimonia per il viaggio inaugurale nello scalo genovese della "Msc Magnifica", l'amministratore delegato di Stazioni Marittime, Edoardo Monzani. «L'incremento degli scali di Msc Crociere, che prevede circa 200 toccate nel 2013, e di Royal Caribbean, che aumenterà la propria presenza, oltre alla Pullmantur che per la prima volta verrà a Genova con una ventina di toccate, permettono di guardare al 2013 con un certo ottimismo».

«E' importante il rapporto con la città, che deve "vendersi" al meglio ai turisti - ha concluso Monzani -. Tra le cose che mancano spicca l'assenza di un punto informativo dedicato ai turisti nel terminal crocieristico».

«Sulle rotte Sardegna tariffe merci troppo care»

CAGLIARI - «Blitz di Tirrenia sulle tariffe merci con aumenti del 36% per la Sardegna che scattano dal 1° Ottobre in tutte le rotte da Olbia e Porto Torres». Lo denuncia il deputato sardo del Pdl, Mauro Pili, annunciando la presentazione alla Camera di un'interrogazione urgente al ministro dei Trasporti. «Un furto - attacca il parlamentare, ex governatore dell'Isola - l'ennesimo, ai danni della Sardegna. Il nuovo aumento delle tariffe rappresenta un fatto di una gravità inaudita, è l'ennesimo duro colpo inferto all'economia dell'Isola sempre più condizionata dalle insostenibili tariffe applicate dalla Tirrenia. Ciò che è più grave è il silenzio di tutti. Il Governo è complice e a Cagliari si perde tempo».

Secondo l'ex presidente della Regione, «sulla tratta Porto Torres - Genova l'incremento è del 36,4% e del 20% circa su Olbia - Civitavecchia per tutti i semirimorchi». Pili attacca parlando di «aumenti ingiustificati coperti da un pseudo diritto di transito che la Tirrenia incassa su ogni mezzo che attraversa il mare da e per l'Isola. Basti pensare che un semirimorchio da Porto Torres prima pagava 74 euro ora ne pagherà 102 per sola andata. Incrementi anche sulle rotte Cagliari verso Napoli, Palermo e Trapani, con una decisione comunicata tra martedì e mercoledì agli operatori del settore».

Annunciando che nell'interrogazione al ministro Corrado Passera chiederà una presa di posizione per difendere la continuità territoriale marittima da e per la Sardegna, il deputato del Pdl chiarisce che «gli aumenti che riguardano tratte in regime di continuità non possono essere applicati perché occorre un atto del Ministero per autorizzarli. Se nelle nuove convenzioni fosse stata omessa una clausola in tal senso - conclude - significherebbe che la Sardegna è ormai in mano ai predatori del mare, senza alcun tipo di salvaguardia».

Il Comune di Ravenna ritiene un errore la cessione di quote pubbliche di Sapir

Mingozzi: «il porto di Ravenna costituisce un valore e una infrastruttura utile a tutta l'economia provinciale e regionale»

L'amministrazione comunale di Ravenna ritiene che la decisione di alcuni Comuni della provincia di cedere le loro quote nella Sapir, la società portuale pubblico-privata che nel porto di Ravenna opera attività di imbarco, sbarco e stoccaggio delle merci ed opera come terminalista, costituisca un errore. «Mi dispiace - ha detto oggi il vicesindaco di Ravenna, Giannantonio Mingozzi - che alcuni Comuni della nostra provincia stiano pensando o abbiano già deliberato di mettere in vendita la loro partecipazione azionaria in Sapir. Si tratta, va chiarito subito - ha precisato - di entità azionarie che non mettono a repentaglio la maggioranza pubblica del capitale sociale Sapir. Ma sono comunque indicative di un indirizzo che io considero profondamente sbagliato, seppure in un momento molto critico di difficoltà di bilancio che i Comuni stanno attraversando».

«Le azioni di Lugo, Alfonsine, Massa Lombarda e Cotignola, a titolo di esempio - ha spiegato il vicesindaco di Ravenna - costituiscono, sommate, lo 0,89 per cento dell'azionariato e quindi la maggioranza pubblica, circa il 53 per cento, non corre alcun pericolo. Tuttavia, sottolineo ugualmente che il porto di Ravenna costituisce un valore e una infrastruttura utile a tutta l'economia provinciale e regionale, ed ogni piccolo segnale di disimpegno del pubblico, sebbene di modesta entità, va contrastato, oggi in particolare, quando stiamo per realizzare investimenti di straordinaria importanza economica e strategica».

«Voglio sperare - ha proseguito Mingozzi - che da quei Comuni venga ribadita almeno la conferma che il porto costituisce un'opportunità crescente per l'economia di quei territori, augurandomi altresì che con Ravenna Holding (società controllata dai Comuni di Ravenna, Cervia e Faenza che detiene il 18,53% di Sapir, ndr) si possa valutare l'opportunità di partecipare al bando d'asta per quelle azioni messe in vendita».

«Sottolineo - ha concluso il vicesindaco di Ravenna - che mentre si procede verso un'unica provincia di Romagna dove l'interscambio di partecipazioni azionarie tra più territori potrebbe essere un segnale di forza e di compattezza, per Ravenna la maggioranza pubblica di società come Sapir, è anche elemento di equilibrio e di garanzia per la stessa imprenditoria privata. Tutto questo non mette in discussione l'eventualità che si possa discutere di un graduale disimpegno di Sapir dalle attività terminalistiche, come ha ribadito il sindaco Fabrizio Matteucci, una volta portati a compimento quegli investimenti nel porto per i quali la presenza attiva di una Sapir a maggioranza pubblica, a mio avviso, è fondamentale e irrinunciabile».

Hapag-Lloyd impiegherà solo proprie navi nel Med Canada Service

Ritiro dalla rotta della sudcoreana Hanjin Shipping

Dalla fine del prossimo mese di novembre la compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd utilizzerà cinque navi della propria flotta per operare la linea settimanale Med Canada Service (MCA), che collega il Mediterraneo con Montreal, a seguito del ritiro dalla rotta della sudcoreana Hanjin Shipping. Inoltre, come già comunicato (*informare* del [3 settembre](#) 2012), dalla fine del prossimo mese nel servizio MCA sarà inserita una ulteriore toccata eastbound al porto di Lisbona.

Il servizio MCA effettuerà scali ai porti di Algeciras, Lisbona, Montreal, Lisbona, Algeciras, Valencia, Cagliari, Salerno, Livorno, Genova, Fos.

ABB fornisce sistemi di gestione in remoto delle gru di due terminal dell'area Maasvlakte 2 di Rotterdam

Saranno utilizzati da APM Terminals e Rotterdam World Gateway

Il gruppo ABB fornirà sistemi di gestione in remoto delle gru portuali ship-to-shore a due dei principali terminalisti della nuova area Maasvlakte 2 del porto di Rotterdam, cioè alla APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk che gestirà nell'area un container terminal della capacità annua di 4,5 milioni di teu che diventerà operativo nel 2014 e alla Rotterdam World Gateway (RWG), la joint venture tra il gruppo terminalista DP World di Dubai e le compagnie armatoriali della The New World Alliance (Mitsui O.S.K. Lines, Hyundai Merchant Marine e APL) e la società armatoriale francese CMA CGM che opererà un terminal della capacità di circa quattro milioni di teu che diventerà anch'esso operativo nel 2014. In particolare, il terminal dell'olandese APM Terminals sarà il primo terminal per contenitori del mondo ad utilizzare gru di banchina non dotate di cabina per l'operatore.

«Questi progetti - ha commentato il responsabile della divisione Process Automation dell'ABB, Veli-Matti Reinikkala - evidenziano la necessità di una movimentazione dei container rapida, efficiente e redditizia e come le più recenti tecnologie di automazione possano essere applicate per accrescere notevolmente l'efficienza quale risposta alla necessità di maggiore produttività».

Con il sistema di gestione in remoto l'operatore può controllare i movimenti della gru tramite telecamere installate sul mezzo e informazioni fornite dal sistema di automazione.

Regional Container Lines ottiene un prestito dal suo azionista di riferimento

Da Ngow Hock Co. riceverà 300 milioni di baht (9,7 milioni di dollari)

La società armatoriale thailandese Regional Container Lines (RCL), che opera principalmente servizi marittimi containerizzati intra-asiatici e con il Medio Oriente con una flotta di 40 navi, ha ricevuto un sostegno economico dal suo azionista di riferimento, la thailandese Ngow Hock Co. che detiene 208,8 milioni di azioni della RCL pari al 25,2% del capitale azionario della compagnia armatoriale.

Ngow Hock Co. ha concesso a RCL un prestito di complessivi 300 milioni di baht (9,7 milioni di dollari) al tasso d'interesse annuo del 4,75%. Regional Container Lines ha precisato che il sostegno economico è necessario per incrementare il capitale circolante dell'azienda.

Nuovo servizio marittimo diretto Venezia-Libia della Med Cross Lines

Sarà attivato il prossimo mese

Il prossimo 24 ottobre la nuova società Med Cross Lines Srl di Venezia, costituita da alcuni imprenditori dello shipping veneziano con il supporto di un grande gruppo industriale, avvierà un servizio marittimo regolare tra Venezia e la Libia.

Il nuovo servizio, che vede la Agencies Srl di Venezia quale agente generale scalerà i porti di Koper (per servire i mercati del centro-est Europa) e Venezia diretto su Bengasi (quattro giorni di resa), Misurata e Tripoli. Altri porti minori (Tobruk, Derna, Marsa el Brega, Ras Lanuf) saranno scalati in base alle richieste del mercato.

Il tipo di nave impiegata (ro-ro/container) permetterà di caricare merce di ogni tipo, prodotti in container, rotabili e macchine movimento terra e da cantiere, auto e veicoli industriali nuovi ed usati, merci varie pallettizzate, project-cargo per l'industria dell'oil & gas, groupage.

Inizialmente il servizio avrà cadenza ogni 14 giorni, ma il piano industriale di Med Cross Lines prevede, in base all'evolversi del mercato, l'immissione di una seconda nave a febbraio 2013. Per l'anno prossimo è anche programmato l'acquisto di una prima nave.

Med Cross Lines ha sottolineato che una particolare attenzione sarà dedicata ai carichi a temperatura controllata, grazie anche al relativo magazzino che il gruppo gestisce a Venezia.