

RASSEGNA STAMPA 2 AGOSTO 2012

Fonte:



I camalli: « Pace sociale a rischio»

Genova - Dire sì all'autoproduzione significherebbe sancire la fine della pace sociale sulle banchine. Si alza un muro di no alla richiesta delle compagnie di traghetti italiane di poter operare nei porti italiani con il proprio personale marittimo. Mario Tullo, membro della Commissione trasporti della Camera e responsabile per le politiche del mare del Partito democratico, afferma che la proposta non sarà inserita nella riforma della legge portuale attualmente in discussione al Parlamento, mentre Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica "Paride Batini" dei portuali di Genova, evoca la fine della pace sociale se l'idea dovesse essere accolta dal governo. «I portuali perderebbero il 30% del loro lavoro», accusa. «Siamo pronti a rispondere con una forte mobilitazione» gli fanno eco i sindacalisti Enrico Ascheri (Filt-Cgil), Ettore Torzetti (Fit-Cisl) e Marco Odone (Uiltrasporti), preoccupati per le ricadute occupazionali, ma anche per le implicazioni in termini di sicurezza. Il tema dell'autoproduzione è caldissimo sulle banchine liguri. I sindacati proprio in questi giorni sono in allarme perché temono che la compagnia Grimaldi di Napoli voglia operare in autoproduzione nel porto di Savona, dove ha deciso di trasferire una linea da Genova. E' una possibilità prevista dalla legge 84, ma solamente in casi eccezionali e con l'autorizzazione dell'Autorità portuale. Alcune compagnie di cabotaggio, fra cui la stessa Grimaldi, hanno chiesto di rendere l'eccezione una regola in una lettera inviata al ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, di cui ha dato conto ieri il Secolo XIX. La lettera ricalca una memoria consegnata alla commissione Trasporti della Camera una settimana fa. Chiedono l'autoproduzione non solamente per il carico e lo scarico delle navi, ma anche per i servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio) e per quello di guardiafuoco. La mancata liberalizzazione costerebbe 100 milioni di euro all'anno. «Bisogna stare attenti - avverte però Benvenuti - a introdurre questi temi in un momento di crisi. Estendere l'autoproduzione per legge genererebbe elementi di tensione di cui facciamo volentieri a meno. Su questo anche i sindacati sono d'accordo: il marinaio fa il marinaio e il portuale fa il portuale». Secondo il console «cercare di restare sul mercato comprimendo i costi del lavoro è dumping. Le Autostrade del mare fra l'altro hanno finanziamenti pubblici europei». Per la Compagnia è un momento difficile. Nel 2008 gli avviamenti al lavoro erano 215.000, nel 2011 solamente 185.000. «Il 2012 è uguale al 2011. I traghetti sono, coi container, la maggior parte dei traffici che arrivano. Se ci venissero sottratti per legge sarebbe un grosso problema. Non ci è imputabile nulla per quanto riguarda la flessibilità, siamo disponibili dall'arrivo della nave fino alla sua partenza. Utilizziamo anche mezzi nostri. Non è possibile che per problemi che possono sorgere in qualche singolo porto, si voglia cambiare la legge per tutti». Benvenuti segnala anche come alcuni armatori stiano già provando a imporre l'autoproduzione di fatto: «Esistono compagnie che lo fanno, ci sono stati anche interventi del sindacato. Sono forme improprie che si è provato a introdurre anche a Genova». Il console teme anche un allargamento della richiesta: «Perché solamente i traghetti? Si finirà per chiederlo anche per i container». Per Tullo «le Autostrade del mare sono da incentivare. Ci aspettavano una richiesta su questo tema da parte degli armatori e non sull'organizzazione del lavoro. Se c'è un settore in cui l'Italia ha già subito trasformazioni profonde è il lavoro in porto: la legge 84 non subirà modifiche». Riguardo agli incentivi, Tullo si riferisce anche all'ecobonus, che però secondo la Commissione europea non si può più distribuire perché è considerato un aiuto di Stato: «Il governo risponderà all'Europa con autorevolezza. Si prenda esempio dalla cantieristica, che Francia e Gran Bretagna sostengono pur senza cadere negli aiuti di Stato».

Alberto Ghiara

Caso Angrisano: « più dialogo fra enti e imprese»

Savona - «Non arroccatevi sulle vostre posizioni: senza un dialogo con gli enti locali ed i sindaci, il futuro del porto è ad alto rischio».

Bocciato il loro candidato per l' Authority, Felicio Angrisano, ieri il segretario savonese della Cgil Francesco Rossello ha richiamato al dialogo gli operatori portuali affinché siedano ad un tavolo per individuare una nuova guida del porto questa volta condivisa e non in contrasto con gli enti locali e i sindaci.

«Mi preoccupa che nelle vostre dichiarazioni non emerga la necessità di ricucire con gli enti locali - ha scritto Rossello in una lettera aperta - al contrario, continua a trasparire un'idea di autosufficienza degli operatori portuali dalla politica e dalle amministrazioni locali che mi sembra sbagliata e pericolosa. Sbagliata perché non riconosce il ruolo dei sindaci, pericolosa perché afferma che solo dagli operatori portuali dipende lo sviluppo del porto, come se tutti gli altri non contassero».

L'Ue: «L'ecobonus? È aiuto di Stato»

Genova - Per la Commissione europea la proroga dell'ecobonus per gli anni 2010 e 2011 è un aiuto di Stato. Fino a prova contraria. Il governo italiano ha tempo fino al prossimo 27 agosto per rispondere e fornire "una giustificazione convincente" della decisione di estendere il regime per altri due anni oltre il triennio previsto. L'ecobonus, ossia l'aiuto economico agli autotrasportatori che scelgono le Autostrade del mare sulle tratte in cui sono alternative al tutto strada, era stato autorizzato dalla Commissione nel 2005, per il solo triennio 2007-2009. Per i due anni successivi il governo italiano ha attuato una proroga del contributo, pari a 30 milioni all'anno per complessivi 60 milioni.

La crisi economica, secondo l'Italia, ha infatti cambiato le condizioni iniziali e non ha permesso di raggiungere pienamente gli obiettivi previsti. Il contributo tuttavia non è ancora stato erogato, proprio in attesa della pronuncia da parte della Commissione europea. Questo significa che gli autotrasportatori che nel 2010 e nel 2011 hanno deciso di utilizzare la nave non sanno ancora, a distanza di uno o due anni, quanto è costata effettivamente loro questa decisione. Non tutto è ancora perduto. "E' stata aperta - spiega Tommaso Affinita, amministratore delegato di Ram-Rete Autostrade mediterranee, società del ministero dell'Economia che gestisce la distribuzione dell'ecobonus - una procedura di approfondimento. La Commissione ha chiesto al governo italiano ragioni più forti per concedere la proroga". Tuttavia per gli autotrasportatori la notizia è una doccia fredda. "L'apertura di un'indagine formale sull'ecobonus da parte della Commissione europea - ha scritto ai propri associati Giovanni Agrillo, presidente regionale della Fai Sicilia - potrebbe presto corrispondere alla morte di tante aziende e di tante famiglie".

L'ecobonus è fissato da uno studio dell'associazione Amici della Terra, che confronta i costi esterni di trasporto su strada e via mare sulla base di inquinamento atmosferico e acustico, incidenti, congestionamento del traffico. Se un mezzo pesante su 100 chilometri costa alla società 212 euro, via mare costa solamente 79 euro. La differenza di 133 euro rappresenta il valore medio che andrebbe corrisposto agli autotrasportatori. Per la Commissione si tratta di un vantaggio abusivo attribuito alle imprese che operano in Italia e, indirettamente, anche agli armatori delle navi utilizzate: "I contributi concessi agli autotrasportatori hanno effetti positivi per la domanda di servizi di trasporto marittimo, determinando un potenziale aumento delle entrate al livello dei trasportatori marittimi". Dopo essere stato salutato come un modello, anche da parte di altre nazioni come la Spagna, l'ecobonus italiano rischia quindi di sparire. L'alternativa? "Occorre - risponde Affinita - un ecobonus europeo con una forte connotazione ambientale. Per questo Ram vuole trovare alleanze anche in altri paesi. L'occasione per proporre lo studio di fattibilità sarà l'appello comunitario per le reti Ten, il prossimo autunno".

Alberto Ghiara

Vte, nuovo record storico a luglio

Genova - I volumi movimentati dal Vte nel mese di luglio 2012 sono pari a 113.800 teu. Il dato rappresenta il nuovo record assoluto di volumi movimentati in un singolo mese da Vte dalla sua nascita. Il precedente record era stato di 108.303 teu, movimentati nel mese di aprile 2012. Inoltre, rispetto al 2011, Year To Date (gennaio - luglio), la crescita dei volumi del Terminal nel 2012 è stata pari al 13 %.

Nel mese di giugno la movimentazione dei container a Genova è stata pari a 188.881 teu (+18,8%).

Ugl Trasporti: «Incontro positivo»

Roma - Il segretario generale dell'Ugl Trasporti, Fabio Milloch, e il segretario Mare e Porti, Pasquale Mennella, giudicano «positivo» l'incontro di oggi con i vertici della nuova Tirrenia. «Hanno confermato la volontà di mantenere i livelli occupazionali e di promuovere lo sviluppo della compagnia, a partire dalle nuove navi che saranno attive in autunno», si legge in una nota. A settembre, il 4 e poi il 6, ci saranno i primi incontri «per verificare l'andamento» dell'azienda, l'Ugl Trasporti auspica che «il confronto con i sindacati continui ad essere una costante del rilancio della compagnia».

New York aumenta del 10% il trasporto merci su ferrovia

NEW YORK - (M. B.) Nei primi sei mesi di quest'anno, ExpressRail, il sistema ferroviario dell'Autorità portuale che serve i terminal di New York e New Jersey, ha trasportato 228.298 containers dai terminal portuali di Elizabeth e Newark in New Jersey e di Staten Island a New York, pari al 10% in più nello stesso periodo nel 2011. Questo risultato, inoltre, fa prevedere che la Port Authority possa superare il precedente record per i movimenti annuali via ferrovia, eseguiti nel 2011.

In parte, l'incremento è attribuibile ad un nuovo servizio ferroviario espresso tra il porto di New York e Chicago, iniziato quest'anno.

Il New York Container Terminal a Howland Hook, a Staten Island, ha registrato il maggiore incremento di merce trasportata su rotaia, + 45% nel semestre, rispetto allo stesso periodo del 2011.

La Port Authority di New York e New Jersey ha investito 600 milioni di dollari nel sistema ExpressRail per offrire il proprio contributo per un ambiente più pulito nel distretto portuale. Tale sistema, infatti, contribuisce a ridurre la congestione sulle strade di accesso ai terminal, stimando che durante la prima metà di quest'anno siano transitati circa 525 mila camion in meno sulle quelle strade. A regime, il sistema ExpressRail sarà in grado di movimentare 1,3 milioni di containers all'anno e ridurre il numero di camion sulle strade locali di 3 milioni, insieme alle loro emissioni.

Il presidente della Port Authority, David Samson ha dichiarato che «ExpressRail fornisce ai caricatori una modalità di trasporto merci moderna, economica e rispettosa dell'ambiente, dando al nostro porto un altro vantaggio per assicurarci di rimanere la prima destinazione per le merci sulla East Coast».

Mentre Scott Rechler, vice presidente dell'Autorità portuale, ha sottolineato: «Gli investimenti che abbiamo fatto nel trasporto ferroviario ed in altre infrastrutture portuali, dimostrano il nostro impegno ad agevolare il commercio globale, oltre ad assicurare che i nostri porti sono pronti a gestire volumi di carico da tutto il mondo».

Nel porto di Gioia Tauro si lavora alla «Zona Economica Speciale»

GIOIA TAURO - La vice presidente della Regione Calabria, Antonella Stasi, a conclusione della riunione del Comitato portuale di Gioia Tauro ha dichiarato: «Il nuovo obiettivo che la Regione vuole perseguire per Gioia Tauro è la costituzione di una Zona Economica Speciale (Zes). Coscienti che a distanza di dieci anni dalla sua costituzione la Zona Franca di Gioia Tauro, se pur nella sua univocità a livello nazionale, non ha portato i frutti sperati, serve oggi una visione diversa, allargata, che si coniughi agli enormi sforzi che la Regione sta realizzando nella direzione della crescita e dello sviluppo di una vera attività di logistica oltre il transhipment».

«Tra poche settimane partiranno i bandi per incentivare gli investimenti nell'area del retroporto - ha aggiunto la vice presidente Stasi - e a conclusione dell'iter di notifica alla commissione europea partirà l'incentivo per il ferrobonus. Provvedimenti importanti che la Regione vuole ottimizzare e per questo si lavorerà ad un provvedimento ambizioso ma meritato per Gioia Tauro: la creazione di una zona di attività logistica allargata, separata dal territorio comunitario».

«Una zona economica speciale (Zes) è una zona all'interno di una nazione in cui sono adottate specifiche norme finanziarie ed economiche. Le norme sono costruite con l'obiettivo di attrarre investitori stranieri che potrebbero essere interessati a investire in una zona dove ricevono un trattamento di favore».

Secondo una nota dell'ufficio stampa della Giunta, Antonella Stasi ha concluso il suo intervento annunciando che «una task force si riunirà entro fine Agosto per approntare un percorso tecnico che consenta di avviare un iter, unico in Italia, ma non impossibile».

Servizio ro-ro Tarragona-Vado bisettimanale «Asa Line» rappresentata da Csa spa

MILANO - La "Asa Line" società armatoriale della quale fanno parte Seatrade, Csa spa, Arola Aduanas y Consignacioned e Hispafrio, inizierà a far data dal prossimo 5 Agosto, un servizio bisettimanale da Tarragona a Vado Ligure.

Sulla linea è stato inserito il traghetto ro-ro "Scandola" che potrà imbarcare trailer con o senza autista, contenitori di ogni tipo su piattaforma. Il servizio accetta carico "Imo".

La partenza del 5 Agosto da Tarragona arriverà a Vado il giorno dopo alle 6 del mattino. Dopo le operazioni di scarico e carico, la "Scandola" lascerà il porto ligure nella notte di martedì 7 Agosto.

Le partenze bisettimanali da Vado Ligure (terminal Forship) sono così schedate: arrivo a Vado ogni lunedì alle ore 06,00 e partenza il martedì alle ore 04,00 e ogni giovedì con arrivo alle ore 17,00 e partenza il giorno dopo alle ore 18,00.

La nave è raccomandata dalla società Csa spa.

Iniziato il lavoro del nuovo consiglio della Cpl Livorno

LIVORNO - In relazione agli interventi apparsi sulla stampa, riguardanti le recenti elezioni dell'organo amministrativo della cooperativa dei portuali, l'ufficio stampa del Gruppo Compagnia portuale Livorno, ha diffuso una nota nella quale tiene a precisare che il nuovo Consiglio di amministrazione ha già iniziato il proprio lavoro seguendo il percorso delineato dal piano industriale approvato dall'Assemblea dei soci. Il Consiglio, nella riunione d'insediamento, si è dato un assetto basato su un concetto di collegialità e di coesione dando la massima priorità agli obiettivi impellenti ed urgenti per la Compagnia.

Il nuovo Consiglio d'amministrazione avrà un ruolo di indirizzo strategico e di controllo in cui Enzo Raugei svolgerà il ruolo di presidente, Marco Dalli di vice presidente, mentre Fulvio Romeo Franchini sarà particolarmente impegnato sullo sviluppo delle nuove iniziative imprenditoriali del gruppo.

La parte più prettamente gestionale dell'azienda sarà affidata, attraverso un sistema di deleghe e di responsabilità, al management tecnico.

Riccardo Boccone, su richiesta del Consiglio manterrà il ruolo di amministratore delegato al Terminal Reefer che rimane un'attività strategica ed impegnativa per la Compagnia portuale da tenere sotto stretto controllo e che richiede particolari conoscenze manageriali ed amministrative. Il Consiglio, inoltre ringrazia i consiglieri uscenti Giacomo Marchesini e Vladimiro Mannocci per l'apporto di idee e la dedizione nei confronti della Compagnia portuale dimostrata negli anni in cui sono rimasti incaricati.

Domani la firma del Contratto di sviluppo per la direttrice ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari-Lecce-Taranto

Il valore complessivo dell'opera è di oltre sette miliardi di euro

Domani a Roma, presso il ministero per la Coesione territoriale, il titolare del dicastero Fabrizio Barca e il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Mario Ciaccia, sottoscriveranno il Cis (Contratto di sviluppo) del valore di circa sette miliardi di euro, di cui 3,5 finanziati nei prossimi dieci anni, per la realizzazione della direttrice ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari-Lecce-Taranto che vedrà tra gli altri firmatari i governatori Nichi Vendola (Regione Puglia), Stefano Caldoro (Regione Campania), Vito De Filippo (Regione Basilicata) e gli amministratori delegati di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, e di Rete Ferroviaria Italiana, Michele Mario Elia.

«Finalmente ci siamo», ha commentato l'assessore regionale pugliese alle Infrastrutture e mobilità, Guglielmo Minervini. «Il ministro Barca - ha sottolineato - ha mantenuto l'impegno assunto con le Regioni». «Dal governo Monti - ha rilevato Minervini - è arrivato un contributo fondamentale per la realizzazione di questa importante infrastruttura che permetterà di connettere la Puglia alla rete dell'alta velocità e abbattere sensibilmente i tempi del collegamento ferroviario con Roma. Abbiamo anche chiesto e ottenuto l'inserimento nel contratto istituzionale di sviluppo dell'estensione degli interventi di velocizzazione delle linee non solo sulla Bari-Foggia-Napoli ma anche sulla rete adriatica con 94 milioni fino a Lecce, e lungo il tronco ionico fino a Taranto con 48 milioni. Inoltre è previsto un macro intervento da 200 milioni di euro sulla Potenza - Foggia, che rafforzerà il nodo strategico del capoluogo dauno nel sistema regionale».

Nei primi sei mesi di quest'anno i terminal di DP World hanno movimentato 28,2 milioni di container (+7,5%)

Il gruppo prevede di archiviare il 2012 con risultati operativi e finanziari superiori rispetto a quelli del 2011

Nei primi sei mesi di quest'anno i terminal portuali del gruppo DP World di Dubai hanno movimentato un traffico dei container pari a 28,2 milioni di teu, con una progressione del 7,5% rispetto alla prima metà del 2011. Il traffico dei terminal del gruppo inclusi entro il perimetro di consolidamento secondo i principi contabili IFRS è stato pari a 13,6 milioni di teu, in crescita dello 0,6% rispetto al primo semestre del 2011.

«Nei primi sei mesi di quest'anno - ha commentato il chairman del gruppo terminalista mediorientale, Ahmed Bin Sulayem - DP World ha continuato a generare notevoli risultati. Ciò è dovuto ai benefici derivanti dal gestire un eccellente portafoglio globale che è strategicamente diversificato tra i mercati emergenti e che è focalizzato sulla movimentazione dei primari traffici di import ed export».

L'amministratore delegato del gruppo, Mohammed Sharaf, ha precisato che, nonostante il perdurare e l'intensificarsi dell'incertezza macroeconomica, DP World prevede di archiviare l'esercizio annuale 2012 con risultati operativi e finanziari superiori rispetto a quelli del 2011.

Il gruppo DP World opera complessivamente 60 terminal, tra quelli dedicati ai container e i terminal che movimentano altre tipologie di traffico, che sono distribuiti in sei continenti.

«Un waterfront dalla Marina alla Darsena Romana»

Un finanziamento di 5 milioni di euro per la ristrutturazione del porto storico di Civitavecchia e l'allestimento di un'area verde. La realizzazione di un waterfront unico che vada dalla Marina alla Darsena Romana. La realizzazione di un piccolo oceanario. La realizzazione di un museo all'aperto davanti la curia, dopo aver chiesto lo spazio al Vescovo. La ricostruzione della Capitaneria di Porto e portare la Concordia a Civitavecchia per il suo smantellamento. Sono queste le idee illustrate questo pomeriggio dal presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti al convegno "100 idee per lo sviluppo" che si è svolto all'aula Pucci di Civitavecchia e che ha visto grande partecipazione da parte delle imprese locali. Ma a proporre idee e iniziative è stato anche il sindaco Pietro Tidei che ha annunciato la possibile realizzazione di un Polo fieristico a Fiumaretta. Si è parlato anche del comparto termale che dovrebbe essere costruito dal presidente della Sar Hotel, Giuseppe Sarnella. Comparto che stando a quanto detto dal primo cittadino, il presidente di Sar Hotel avrebbe intenzione di ridurre rispetto al progetto iniziale. Alla base di questa decisione la sua volontà di realizzare sull'area un centro commerciale. Ipotesi su cui il sindaco Tidei non ha espresso opinioni. Almeno fino a quando non approfondirà la questione e le reali intenzioni di Sarnella.