

# RASSEGNA STAMPA 6 APRILE 2012

Fonte:



## **Fornitura energetica Abb per la tedesca Tui cruises**

Zurigo - Abb si è aggiudicata un ordine per la fornitura completa del sistema di produzione di energia e del sistema di propulsione per la nave ordinata dall' operatore crocieristico tedesco Tui Cruises al cantiere Stx Europe di Turku (Foto) in Finlandia.

La Tui Cruises, joint venture tra la compagnia per il turismo tedesca Tui AG e Royal Caribbean International, sta incrementando la propria capacità di trasporto passeggeri per rispondere alla domanda turistica dei mercati tedeschi.

La fornitura Abb consentirà alla nuova nave di massimizzare l'efficienza energetica dei sistemi di bordo e provvederà a fornire energia elettrica affidabile per tutti i sistemi e gli equipaggiamenti ottimizzando il consumo di carburante.

Il contratto include inoltre l'installazione del sistema per la produzione di energia e un sistema di propulsione navale inclusi i generatori di media tensione, i quadri elettrici principali, trasformatori e motori di propulsione, motori per le eliche di manovra sottostazioni per la distribuzione elettrica, oltre ai servizi di ingegneria, gestione del progetto e messa in servizio. Le consegne dei sistemi e la messa in servizio degli stessi sono previste rispettivamente a primavera del 2013 e nei primi mesi del 2014.

## **Canale di panama, slitta l'inaugurazione**

Genova -Il nuovo canale di Panama aprirà con sei mesi di ritardo. Non più, come programmato, nell'ottobre del 2014, ma ad aprile del 2015. Tutta colpa, secondo il Journal of Commerce, della miscela di cemento di cui dovrà essere composto il terzo ramo del canale, quello che permetterà il passaggio attraverso l'istmo di navi maggiori di quelle che possono attraversarlo oggi. Il tempo perso per ottenere la miscela richiesta dall'Autorità del canale è stato di alcuni mesi. Le caratteristiche del cemento sono rigidamente fissate perché l'opera dovrà durare almeno cento anni. Ma c'è anche chi ricorda il lungo sciopero contro la cosiddetta Ley Chorizo (legge "salame piccante") che nel 2010 ha ritardato l'avanzamento delle opere per la costruzione del Canale. Oltre a condizioni climatiche straordinarie che hanno addirittura portato alla chiusura del Canale causa meteo, evento che accade con estrema rarità. E così il consorzio Grupos Unidos por el Canal (Gupc), che ha vinto l'appalto da 3,2 miliardi di dollari, ha inviato una lettera all'Autoridad, giunta a destinazione martedì scorso, in cui viene fissato il nuovo calendario. Gupc è composto dall'italiana Impregilo, oltre che da Sacyr Vallehermoso (Spagna), Jan De Nul (Belgio) e Constructora Urbana (Panama). Prima di arrivare alla consegna definitiva è prevista una serie di passaggi contrassegnati da test di funzionamento. Nel febbraio 2014, l'Autoridad testerà le chiuse e i loro meccanismi elettro-meccanici, una prova che secondo il precedente calendario avrebbe dovuto essere compiuta a dicembre del 2013. Il 15 settembre 2014 dovrebbe esserci l'immissione di acqua nelle chiuse. «Dopodiché - spiega Jorge Quijano, il capo progettista che a settembre 2012 prenderà il posto di Alberto Aleman Zubieta alla guida dell'Autoridad - cominceremo i test con l'acqua, che richiederanno circa tre mesi. Si tratta dei test in base ai quali decideremo se procedere col pagamento» (a Gupc ndr). Ad aprile del 2015, infine, la consegna del nuovo canale di Panama, pronto per l'uso. Il contratto fra Autorità del canale e Gupcs prevede penali per i ritardi: 300 mila dollari per ogni giorno in più, fino a un massimo di 54 milioni di dollari. Ma ci sono ristorni rispetto al preventivo anche in caso di cattivo funzionamento delle chiuse. I tempi di apertura, chiusura, riempimento e svuotamento dovranno essere rispettati letteralmente al minuto. Ad esempio, l'acqua nelle chiuse deve raggiungere il livello previsto fra i 10 e i 17 minuti. Se ci dovesse mettere di più, il consorzio dovrà pagare 100 milioni di dollari per minuto. Non è ancora noto se il consorzio incorrerà in queste penali.

## **I cantieri p+s varano il copenhagen**

Wolgast - È stato varato ieri presso P+S Shipyards il traghetto “Copenaghen” della compagnia di navigazione Scandilines. Insieme a un’unità gemella potrà trasportare 1.500 passeggeri e 480 veicoli, sulla rotta tra Rostock in Germania e Gesder in Danimarca. Scandlines è uno dei più importanti operatori europei di traghetti. La società madre, Scandlines Ag nata nel 1998, riuniva le due principali compagnie marittime di Germania e Danimarca ed era controllata dal ministero danese dei Trasporti e dalle Deutsche Bahn, con quote paritarie del 50 per cento. Gestisce 17 linee passeggeri e merci tra la Danimarca, la Germania, la Svezia e i Paesi baltici risulta trasportare ogni anno oltre 18,5 milioni di passeggeri, quattro milioni di autovetture, un milione di autocarri, 85 mila carri merci e 80 mila carrozze ferroviarie.

Nel 2007 le ferrovie tedesche e il ministero danese hanno annunciato di aver firmato un contratto per vendere Scandlines ad un consorzio per il controvalore di 1,5 miliardi di euro.

Fondati 63 anni fa, i cantieri navali P+S (in tedesco P+S Werften) si compongono di due differenti stabilimenti, che si trovano nelle città tedesche di Wolgast e Stralsund.

Impiegano 1.925 persone e hanno consegnato fino a questo momento 2.300 navi. La struttura principale è quella di Stralsund, che si estende su 90 mila metri quadrati e ha un bacino di 295 metri di lunghezza per 32 di larghezza.

## **«Profondo rosso» per la Zim passivo per 397 mln di dollari**

LIVORNO - (M. B.) Seppure il numero dei containers trasportati nel 2011 dalla Zim, sia aumentato in maniera significativa rispetto al 2010, l'anno passato si è chiuso con una perdita netta di 397 milioni di dollari, rispetto all'utile netto di 54 milioni di dollari ottenuto nel 2010. Inoltre, nel quarto trimestre del 2011 la compagnia di navigazione ha registrato una perdita netta di 151 milioni di dollari, rispetto ad un utile netto di 96 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente.

A seguito di questi risultati, ed in linea con il Piano di ristrutturazione della compagnia, la Israel Corporation Ltd. ("Israel Corp. "), la maggiore holding company di Israele che detiene il 99,5% della Zim Integrated Shipping Services Israel Co, ha annunciato lo stanziamento di 50 milioni di dollari da destinare a riserva finanziaria della Zim.

Questo finanziamento fa parte di un pacchetto di 100 milioni di dollari di aiuti promesso l'anno scorso da Israele Corp. Tale somma sarà utilizzata per sostenere l'operatività e la liquidità della Zim e garantire il rispetto degli accordi finanziari con le banche che nei giorni scorsi hanno approvato il nuovo piano industriale dell'armamento.

Attualmente Zim occupa il 16° posto tra le più grandi compagnie di navigazione attive nel trasporto di containers. Nel 2009, anno di crisi per lo shipping, Zim ricevette dalla Israel Corp., un aumento di capitale pari a 450 milioni di dollari per evitare il fallimento.

## **Maersk Karlskrona (7.403 teu) in viaggio inaugurale a Trieste**

GENOVA - Con i suoi 7.403 teu di capacità e 318,24 metri di lunghezza fuori tutto la nave "Maersk Karlskrona" è la più grande portacontainer mai attraccata nel porto di Trieste e negli scali del mar Adriatico. Entrata in rotazione nel mese di Marzo dal porto di Shanghai, la nave verrà utilizzata sul servizio AE12 che collega direttamente l'Estremo Oriente con Trieste, Koper e Rijeka.

La scelta di Maersk Line conferma l'impegno della compagnia per un servizio rapido e affidabile in grado di garantire, con i tempi di transito migliori sul mercato, un'ampia copertura geografica e l'accesso diretto ad alcune delle aree più dinamiche del nostro Paese e dell'Europa centrale.

«L'inserimento nella rotazione della AE12 di una nave di queste dimensioni - secondo Orazio Stella, managing director di Maersk Line Italia - rappresenta un'ulteriore conferma della nostra volontà di continuare nell'azione di investimento sull'Adriatico, una politica che ci ha consentito di raggiungere una posizione di leadership su questa rotta e che ci aiuterà a costruire e a mantenere nel tempo una gamma di prodotti sempre migliori per supportare i nostri clienti e i loro business»

Insieme a Maersk Line Italia, l'arrivo della "Maersk Karlskrona" è salutato con soddisfazione anche dal Trieste Marine Terminal).

«Per noi - riporta Fabrizio Zerbini, amministratore delegato di "Tmt" - l'arrivo della "Maersk Karlskrona" segna un ulteriore, importante momento di crescita nel rapporto con Maersk Line ed è il riconoscimento dell'affidabilità di servizio che abbiamo costruito con il lavoro svolto in questi anni. Siamo fiduciosi che gli ulteriori investimenti per l'upgrading della capacità operativa delle nostre gru di banchina, già definiti e con completamento previsto entro Aprile 2013, consentiranno alla clientela di beneficiare ulteriormente dei vantaggi competitivi che Trieste offre e di portare a Tmt navi ancor più grandi».

Anche la presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Marina Monassi, esprime la propria soddisfazione: «Credo che l'arrivo a Trieste della "Maersk Karlskrona" dimostri ancora una volta come il rapporto tra Trieste Marine Terminal e Maersk Line continui a crescere in modo sostanziale e con prospettive importanti per un ulteriore sviluppo dei traffici container nelle aree del Nord Est Italia e del Centro Est Europa via Trieste. Confermo il pieno supporto dell'Autorità portuale e mio personale affinché le potenzialità che Maersk Line ed altre primarie compagnie di navigazione dimostrano di vedere in Trieste si possano sempre più concretizzare e con ulteriore crescita dei traffici anche nei prossimi anni».

La "Maersk Karlskrona" è prevista attraccare a Trieste domani per la chiamata in importazione e, nuovamente, il 14 Aprile in direzione Asia.

Il servizio AE12 effettua la seguente rotazione: Trieste, Koper, Rijeka, Trieste, Damietta, Port Said, Gedda, Port Klang, Singapore, Shanghai, Busan, Chiwan, Hong Kong, Tanjung Pelepas, Port Klang, Port Said e ritorno a Trieste.

## **Stefani a Passera: sostenere l'export**

ROMA - «E' responsabilità primaria del Parlamento seguire con la massima attenzione l'adozione delle misure più idonee a sostenere le aziende ed i prodotti italiani all'estero, molto più di quanto sia stato fatto per il passato e molto più di quanto abbia saputo fare sino ad oggi l'Ice».

Con queste parole il presidente della Commissione Affari esteri della Camera dei Deputati, Stefano Stefani, ha introdotto l'audizione del ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, davanti le commissioni congiunte Esteri, Lavoro e Agricoltura sulla promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane.

Nel ricordare una sua proposta di legge, il presidente Stefani ha più volte rimarcato l'inefficienza dell'Ice - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, nella continuità e nell'affidabilità del sostegno alle imprese.

«L'inadeguatezza dell'Ice - ha affermato Stefani- è da tempo sotto gli occhi di tutti gli operatori ed in particolare delle piccole e medie imprese. Basta dire che soltanto il 15% circa del suo personale è dislocato sulla rete estera per rendersi conto di quale struttura burocratica ed obsoleta sia stata fino ad ora in vita. Personalmente - ha concluso Stefani - credo sia necessario a questo punto una riflessione da parte del Parlamento e del Ministero degli Affari esteri per realizzare quella forte propensione a fare sistema e a promuovere la produzione del Paese».

Da parte sua, il ministro Passera, nel corso dell'audizione ha elencato i fattori che a suo parere scoraggiano maggiormente l'arrivo di investimenti esteri in Italia: il sistema giudiziario che non garantisce gli investitori esteri e una pubblica amministrazione che non interloquisce chiaramente.

«Il nostro Paese - ha detto nell'audizione alla Camera Corrado Passera - pur avendo tutti i numeri per attrarre gli investimenti esteri, ne attrae molti meno rispetto a Paesi simili. Questo dipende dalle ragioni più diverse, tra cui le principali sono un sistema giudiziario e legale che non garantisce gli investitori esteri e la mancanza di un'interlocuzione chiara con la pubblica amministrazione».

## **La Dogana penalizza Livorno. Si teme perdita traffico a beneficio di altri porti**

LIVORNO - A margine del convegno "La ripresa economica della provincia di Livorno" tenutosi nella sala del Museo di Storia naturale, l'assessore regionale alle Attività produttive Gianfranco Simoncini ha incontrato i rappresentanti delle associazioni di categoria di operatori portuali.

L'incontro era stato richiesto dalle stesse associazioni al fine di sensibilizzare l'assessore circa le problematiche che stanno interessando il porto di Livorno e che inducono la continua migrazione di traffici verso altri scali: il dragaggio dei fondali per l'accesso delle moderne navi portacontainer, i costi dei servizi "ancillari", la viabilità di accesso al porto e l'utilizzo delle strutture portuali, con particolare riferimento alle procedure burocratiche e alle modalità operative attuate dalla dogana.

Le stesse categorie, per le questioni doganali, avevano già cercato di sensibilizzare il direttore della Dogana di Livorno, Massimo Ricasoli, con due lettere in cui esprimevano tutta la loro perplessità e preoccupazione per una serie di scelte della nuova Direzione (vedi ad es. l'allontanamento di alcuni uffici operativi dalla attuale sede strategica, lo spostamento del dispositivo "scanner" per il controllo dei containers, alcune nuove procedure burocratiche dell'ufficio) che penalizzano fortemente l'efficienza e la competitività degli operatori e del porto di Livorno.

Le associazioni, per i problemi doganali, avevano già interessato l'Autorità portuale, che ha immediatamente convocato una riunione con le categorie e successivamente ha avuto un incontro con la Direzione della Dogana di Livorno. Per il momento a queste iniziative non è seguito alcun cenno di positivo esito o costruttiva soluzione da parte della Dogana. Gli operatori portuali, già duramente colpiti dalla grave crisi congiunturale, temono dunque la perdita di altro traffico a beneficio di porti più efficienti e quindi sono fortemente preoccupati per la sorte delle loro aziende e per l'occupazione in generale.

L'assessore Simoncini, nonostante la Regione non abbia specifica competenza in materia doganale, tenuto conto dell'alta incidenza che le problematiche lamentate hanno sui traffici marittimi e sull'occupazione, si è mostrato attento e sensibile alla questione e si è reso disponibile a verificare i problemi sollevati ed eventualmente ad organizzare un tavolo di incontro tra le parti in sede regionale.

L'auspicio è che si possano trovare soluzioni soddisfacenti sia per l'amministrazione della Dogana che per l'interesse di tutta la comunità portuale e, in definitiva, dell'economia e dei livelli di occupazione di tutta la città di Livorno.

## **La proroga delle concessioni nei porti non dovrebbe essere un diritto automatico, ma nei contratti ci dovrebbe essere una clausola specifica che premia le aziende che fanno bene**

*Lo ha rilevato il segretario generale dell'ESPO nel corso di un'audizione della Commissione per il Mercato interno del Parlamento UE*

*infosMARE* - In ambito portuale «la proroga del contratto di concessione non dovrebbe essere un diritto automatico, ma dovrebbe esserci la possibilità per aziende che fanno bene di un'opzione di proroga dei loro contratti con l'Autorità Portuale». Lo ha rilevato il segretario generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Patrick Verhoeven, nel corso di un'audizione tenutasi nei giorni scorsi presso la Commissione per il Mercato interno e la protezione dei consumatori del Parlamento europeo che è stata convocata con l'obiettivo di confrontare i pareri delle parti interessate e di esperti accademici sulla recente proposta della Commissione Europea per una direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione.

Verhoeven ha evidenziato l'importanza di inserire una clausola di proroga nei contratti di concessione, che ora per lo più ne sono privi. «Se così non fosse - ha spiegato - avremmo situazioni in cui gli operatori smetterebbero in generale di investire e smetterebbero di innovare verso la fine della durata del contratto e ciò determinerebbe una diminuzione dell'efficienza del terminal ed un utilizzo non ottimale delle aree disponibili nel porto». «Dovremmo cercare di oggettivare le cose - ha osservato il segretario generale dell'associazione dei porti europei - con condizioni specifiche per quanto riguarda le proroghe, con parametri oggettivi da considerare già nel contratto iniziale per poter decidere se prorogare o meno un contratto».

Nel suo intervento Verhoeven ha presentato il quadro delle modalità di assegnazione dei contratti di concessione per la gestione delle aree e dei servizi nei porti europei. Secondo un'analisi dell'ESPO realizzata in 120 porti europei, attualmente l'assegnazione in gestione delle aree portuali avviene per il 32% dei casi con procedure di evidenza pubblica, procedure che per un'altra quota pari al 28% vengono utilizzate solo nel caso dell'assegnazione di aree di interesse strategico; inoltre nel 19% dei casi vengono impiegate procedure soggette a determinate condizioni e per il 28% non vengono affatto utilizzate procedure di evidenza pubblica (in quest'ultimo caso - ha precisato Verhoeven - si tratta prevalentemente di piccole Autorità Portuali).

In merito alla proposta di direttiva avanzata dalla Commissione Europea, Verhoeven ha sottolineato da un lato il vantaggio di avere un quadro comune in materia di appalti pubblici, dall'altro ha osservato che in ambito portuale sussiste il problema del campo di applicazione: «se andiamo a vedere i contratti che riguardano l'assegnazione di aree portuali - ha spiegato - bene: non tutti si qualificano come "concessione", qualcuno sì e qualcuno no, in funzione delle clausole del contratto, e questa non è una buona situazione».

«Quello che è importante per noi come Autorità Portuali - ha proseguito il segretario generale dell'ESPO - è avere flessibilità per stabilire i criteri di selezione adeguati per la strategia commerciale e le politiche di sviluppo dei porti. E poi considerare anche il fatto che dobbiamo affrontare un settore piuttosto dinamico, con molti cambiamenti in corso, con investimenti continui». Verhoeven ha specificato che i requisiti procedurali previsti dalla proposta di direttiva, per il settore portuale «sono piuttosto rigorosi e questo può confliggere con la natura dinamica del settore».

Il termine per gli emendamenti alla proposta di direttiva in Commissione parlamentare è stato fissato per il 21 giugno e la votazione è prevista per il prossimo autunno

## **Duro colpo per STX France: Viking cancella gli ordini per due navi da crociera di lusso**

*Avrebbero avuto una capacità di 888 passeggeri e 444 membri dell'equipaggio*

Viking River Cruise ha cancellato gli ordini al cantiere navale francese STX France per due nuove navi da crociera oceaniche di lusso con consegna nella primavera del 2014 e del 2015, ordini - con opzione per una terza unità - che erano stati annunciati alla fine dello scorso anno ( <sup>in</sup> ~~informare~~ del [22 dicembre](#) 2011). Una cancellazione che mette senz'altro in difficoltà la divisione del gruppo STX Europe, partecipata al 30% dallo Stato francese, nell'attuale drammatico momento di crisi attraversato dall'industria navalmeccanica, in particolare europea.

Le navi, destinate al marchio Viking Ocean Cruises, avrebbero avuto una capacità di 888 passeggeri e 444 membri dell'equipaggio.