

# RASSEGNA STAMPA 6 MARZO 2012

Fonte:



## **Brindisi perde anche la linea per Valona**

Brindisi - La scelta della compagnia di dirottare ad Otranto il traghetto Red Star che collegava Brindisi e Valona, ha infiammato il dibattito sulla gestione dello scalo pugliese. I fratelli Prudentino, proprietari della compagnia Red Star che dal 1998 assicura le partenze giornaliere per Valona, hanno deciso di spostare il servizio nel porto di Otranto a fronte di una prolungata mancanza di adeguate strutture per ormeggiare le navi a Costa Morena, dove le disposizioni di sicurezza impongono varie e complesse manovre, soprattutto durante giornate particolarmente ventose, con lievitazione dei costi, da aggiungere a quelli per l'affitto del terminal privato, non essendoci un servizio di questo tipo nel porto.

“Il porto di Brindisi continua a perdere credibilità”, ha detto il Presidente della provincia Massimo Ferrarese. “Pare che a giorni andrà via anche la Ionian Spirit. E’ evidente che, così stanti le cose, non c’è più tempo da perdere. Ed è per questo che chiedo la convocazione urgentissima di un Comitato Portuale monotematico per programmare il futuro dello scalo. Abbiamo il dovere di rilanciare il porto, costi quel che costi. Altrimenti, saremo costretti a pensare all’azzeramento dei vertici dell’Autorità Portuale”.

## Tangeri-Sète, Gnv al posto di Comarit

Genova - Grandi navi veloci coprirà il vuoto lasciato da Comarit sulla tratta che collega Tangeri a Sète, nella Francia meridionale. Il servizio sarà settimanale e integrerà il Genova-Barcellona-Tangeri. Verranno quindi utilizzate le navi già operative su questa linea, ossia la "Majestic" e la "Excellent". La prima è stata costruita nel 1998, ha una stazza di 39.800 tonnellate e può portare 2.230 passeggeri e 760 autoveicoli. La seconda è del 1993, ha una stazza minore di 32.777 tonnellate e può portare 1.790 passeggeri e 760 veicoli. "Di fronte alla domanda sempre più pressante - ha spiegato a Meretmarine Ariodante Valeri, direttore generale di Gnv - da parte dei cittadini marocchini che vivono in Francia, delle agenzie di viaggio e delle autorità locali, abbiamo deciso di lanciare questa connessione marittima integrandola nel servizio attuale. Abbiamo capito questa domanda e ci auguriamo di rispondere in maniera appropriata. Per questo abbiamo avviato un colloquio con la Marina mercantile del regno del Marocco, proponendo una partenza settimanale tra il porto di Tangeri e il porto di Sète". Gnv è attiva con due linee, una fra Genova e Barcellona e un'altra che unisce Genova, Barcellona e Tangeri. Quest'ultima parte tre volte alla settimana. Appena arriverà il via libera della Marina marocchina, una volta alla settimana la nave di Gnv da Tangeri andrà a Sète, per poi tornare a Tangeri, da dove proseguirà nel viaggio di ritorno verso Barcellona e Genova. L'iniziativa della compagnia genovese si inserisce nella drammatica vicenda della marocchina Comarit. La compagnia, nata dalla scissione proprio di Comanav, ha dovuto subire il sequestro delle proprie navi, ad Algeciras e a Sète, su richiesta dei propri creditori. Da dicembre centinaia di marittimi sono bloccati con le loro navi. Di questi, 230 sono a Sète con le tre navi sequestrate, la "Biladi", la "Marrakech" e la "Bni Nsar". La situazione sta diventando sempre più tesa, anche perché pochi giorni fa sembrava che i sequestri fossero stati revocati, ma la notizia, diffusa dall'avvocato di Comarit, è stata successivamente smentita, contribuendo ad alimentare la confusione. Il sindacato internazionale Itf e quello marocchino Umt hanno convocato una conferenza stampa in cui hanno denunciato l'inerzia del consolato del Marocco e delle autorità francesi. Altri cento marittimi sono bloccati nel porto spagnolo di Algeciras. Con l'uscita di scena di Comarit, la linea fra Marocco e Francia è rimasta scoperta. Dati i legami storici fra i due paesi, l'assenza di un collegamento diretto sta pesando sui lavoratori marocchini in Francia, che hanno difficoltà a tornare nel loro paese e chiedono il ripristino di una linea. Nel 2011 sono passati da Tanger Med 1,75 milioni di passeggeri, provenienti di Algeciras, Sète, Barcellona, Genova e Livorno. I rapporti fra Marocco e Francia si sono rafforzati da un punto di vista industriale e commerciale con il recente annuncio da parte dell'industria automobilistica Renault di impiantare nella zona franca di Tangeri uno stabilimento per la produzione di 400.000 autovetture ogni anno. Il porto di Tanger Med è la realtà emergente della portualità mediterranea, grazie alla realizzazione di grandi terminal container, ma anche di una vasta piattaforma logistica alle spalle dello scalo. Anche il porto di Sète, nel suo piccolo, è in fase di crescita. Gli italiani in particolare stanno partecipando allo sviluppo di questo scalo. Il gruppo Orsero ha avviato qui un terminal reefer lo scorso anno.

Il terminal garantisce la movimentazione ogni anno di 400.000 tonnellate di merci deperibili, fra frutta e legumi, con provenienza da America Centrale e Meridionale, Africa e Medio Oriente. Inoltre arrivano qui i traffici Agrexco da Israele.

Alberto Ghiara

## **E' cassa integrazione al polisettoriale**

Taranto - La Taranto container terminal, che gestisce il molo polisettoriale del capoluogo jonico, ha annunciato via fax la trasformazione della procedura di mobilità in cassa integrazione straordinaria per 160 lavoratori.

La compagine societaria, i cui azionisti di maggioranza sono Hutchinson ed Evergreen, aveva chiesto garanzie in relazione al completamento di importanti opere infrastrutturali quali la diga foranea, la piastra logistica e i dragaggi.

Le procedure potranno essere accelerate attraverso la nomina del commissario ad acta, il presidente dell'Autorità portuale di Taranto Sergio Prete.

## **Medio Oriente-Algeria aumentano i noli**

Genova - Con effetto dal 1° marzo, la Ignazio Messina & C. ha aumentato i noli per i contenitori da 20' e da 40' in partenza da Italia, Francia, Spagna nella misura di \$ 100 per teu per Kuwait, Bahrain, Muscat, Dammam, Doha, di \$ 50 per teu per Jebel Ali, Abu Dhabi, Umm Qasr, di \$ 250 per container da 20' e \$ 100 per container da 40' box/h.c./o.t. e \$ 200 per container da 20' e da 40' piattaforme per Bandar Abbas.

Dalla stessa data la compagnia ha aumentato i noli per contenitori in partenza da Italia, Francia e Spagna destinati ad Algeri, nella misura di Euro 75 per container da 20' ed Euro 125 per container da 40' e introdotto Extra Port Surcharge di Euro 45 per teu.

# Terzo valico Cociv aprirà sede a Genova Cantieri ad aprile

MONICAZUNINO

Il Cociv aprirà presto a Genova gli uffici dove insediare il quartier generale che si occuperà di coordinare i lavori per la realizzazione del Terzo Valico ferroviario dei Giovi. La ricerca dei locali adatti ad ospitare una struttura che partirà molto snella per poi ampliarsi con l'avanzamento dei cantieri, è a buon punto e una delle possibili sedi è Cornigliano. Ci vorrà però tempo per allestire i locali e cablarli. Nel frattempo proseguono tutti i passaggi "burocratici" che sono da completare prima di arrivare al taglio del nastro dei cantieri preliminari, che potrebbe avvenire a fine aprile. Il passaggio formale che ancora manca affinché diventi efficace l'atto integrativo firmato da Rfi e Cociv (il general contractor del Terzo Valico, consorzio di cui fa parte Impregilo, capofila dei lavori) è il rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica da parte di Piemonte e Liguria, che c'era già ma è scaduta perché il contratto si era fermato.embra che i tempi saranno brevi, intanto

sono state acquisite le prime aree e sono partiti gli espropri. «Il 2 aprile è previsto il completamento delle attività legate all'atto integrativo e entro la fine del mese dovrebbero partire le prime attività» spiega il commissario straordinario all'opera Walter Lupi che ha avviato una serie di confronti con i territori dei dodici comuni che ospiteranno i cantieri del Terzo Valico. Un programma di pre-informazione su tutto quello che succederà, per cercare di rispondere in anticipo ad eventuali opposizioni. C'è l'esempio Tav che un po' preoccupa, anche se il Terzo Valico finora non ha mai provocato sollevazioni di contrari.

«Ho chiesto l'attivazione

dell'Osservatorio ambientale - aggiunge Lupi -, di cui fanno parte gli organi istituzionali come il ministero, l'Arpal, le province, e ho sollecitato i sindaci a chiedere di partecipare, in modo che possano avere la percezione immediata di quanto accadrà passo passo».

Si procede, insomma, anche se non si vedono ancora i cantieri, perché il lavoro preliminare è lungo e complesso. «Non siamo qui fermi ad aspettare» sottolinea Lupi. «Vorrei sottoscrivere anche con la Regione Piemonte un accordo sulla destinazione dei materiali di scavo, anche se non c'è una prescrizione obbligatoria come era invece nel caso della Liguria. Mi sembra opportu-

no avere la certezza dei siti di smaltimento, dei costi e delle quantità riversabili. Mi auguro giovedì prossimo di riuscire a chiudere». Per quanto riguarda la Liguria è già tutto scritto: 820 mila metri cubi dovrebbero finire nel porto di Voltri, 400 mila metri cubi nel riempimento a mare della Fincantieri di Sestri Ponente, altri 450 mila nel porto di Sampierdarena, 800 mila ai piedi di Scarpino per realizzare un terrapieno e la nuova viabilità di accesso collegata che costituirà un'alternativa, in galleria, a via Borzoli per accedere alla discarica - la strada a servizio del cantiere, infatti, resterà come strada cittadina. Ancora, altri materiali di scavo finiranno in diverse cave.

«Credo che in aprile qualche nastro si taglierà» si sbilancia Lupi. Conclusi gli adempimenti formali cominceranno i lavori per il primo lotto, che consistono sostanzialmente nella viabilità di cantiere ed è già finanziato anche il secondo lotto, con la delibera del Cipe, ma su questo manca ancora il documento che consentirà di avere il via della Corte dei conti.

## **Partita «neoRomantica» in 1.600 sono saliti a bordo**

SAVONA - Costa Crociere riprende il largo in sordina. Lo fa tenendo a battesimo "neoRomantica" con un minuto di silenzio in ricordo delle vittime di "Costa Concordia", e senza festeggiare il battesimo della sua prima nave a ripartire verso il Mediterraneo dopo la vicenda di "Costa Allegra". Con questo spirito è partita venerdì scorso da Savona la prima crociera del dopo-Allegra. In 1.600, per lo più stranieri, si sono imbarcati su "neoRomantica", l'ex "Costa Romantica" appena uscita da un restyling di quattro mesi nei cantieri Mariotti di Genova. Per questo rifacimento Costa ha investito 90 milioni di euro e ha tenuto a precisare che si tratta di «uno dei più importanti interventi mai realizzati nel mondo dell'industria crocieristica, sia in valore che per la portata dei lavori di trasformazione». Il restyling ha visto impegnate complessivamente mille persone tra studi di ingegneria, project manager, responsabili di bordo e manodopera specializzata. Sono stati aggiunti alla "vecchia" Romantica due nuovi semiponti e 111 cabine, portando il totale a 789 cabine. Sono state realizzate 120 cabine e suite con balcone privato. Creati anche nuovi locali: wine e cheese bar, coffee e chocolate bar, pizzeria, locale cabaret e night club. Inoltre è stata realizzata una Samsara Spa, un'area benessere da 4.200 metri quadri con palestra, piscina per talassoterapia, sale trattamenti, sauna, bagno turco, 50 cabine e 6 suite, oltre a un ristorante dedicato. La stazza della nave ora è di 56mila tonnellate. Data la situazione, non ostante il "tutto esaurito" registrato, non era il caso di festeggiare il battesimo come un evento. Quello di "neoRomantica" è stato un battesimo sobrio, con il presidente e amministratore delegato di Costa Crociere, Pierluigi Foschi, e il direttore generale, Gianni Onorato, a bordo per la benedizione di rito della nave, impartita dal vescovo di Savona, Vittorio Lupi. Con loro il presidente dell'Autorità portuale di Savona, Rino Canavese e il sindaco, Federico Berruti che ha dichiarato: «Gli oltre 200 scali al Palacrociere portano 13 milioni di euro di fatturato l'anno. Per Savona è fondamentale l'indotto generato da Costa». Durante la cerimonia, il presidente dell'Autorità portuale, Cavanese, ha invece sottolineato che su «questa nave a poppa sventola la bandiera italiana, noi siamo italiani abbiamo il dovere di sostenere questa azienda. E' vero, stiamo attraversando un momento di disagio, perché abbiamo perso una nave regina come la "Concordia", ma non per questo abbiamo modificato i nostri impegni». Secondo Canavese, «le disdette nelle crociere ci sono state, ma non per i problemi di "Concordia" e di "Allegra", ma solo perché oggi per tanta gente c'è meno disponibilità». Tornando poi alla vicenda della "Costa Allegra", potrebbe essere stata una perdita di gasolio da un tubo che alimenta il generatore a provocare l'incendio sulla nave da crociera. Questa la prima ipotesi formulata dalla delegazione di tecnici composta dai tre ufficiali delle Capitanerie di porto che devono accertare le cause dell'incendio sulla nave. Lo ha riferito a Genova l'ammiraglio Felicio Angrisano, comandante della Capitaneria di porto di Genova che si è recato dal procuratore capo Michele Di Lecce. L'ammiraglio Angrisano ha confermato che sulla nave si è verificato un principio d'incendio nel locale generatori, e che al momento dell'incendio sono subito entrate in funzione quattro squadre dei vigili del fuoco della società. Dai controlli effettuati dai tecnici ufficiali delle Capitanerie, risulta che, ai fini della sicurezza, sulla "Costa Allegra" sono subito state chiuse le paratie ed è subito stato attivato il sistema CO2 (anidride carbonica). Angrisano ha inoltre riferito che i passeggeri e l'equipaggio hanno convenuto che «hanno tutti lavorato bene».

## **Terminal Rinfuse: «Pietro Chiesa» potrebbe entrare**

GENOVA - La Compagnia Pietro Chiesa, di Genova, potrebbe entrare in una eventuale cordata in caso di cessione del Terminal Rinfuse, per il quale il Comitato portuale ha dato l'ultimatum di 60 giorni per gli adeguamenti ambientali e operativi.

Ad annunciarlo è stato il Console della Compagnia, Tirreno Bianchi: «Adesso per noi è importante capire se la proprietà del Terminal voglia fare gli investimenti necessari per adeguare le banchine o se, come abbiamo letto sui giornali, ci sia la volontà di vendere il Terminal. In caso di cessione noi, come Compagnia Pietro Chiesa, siamo disponibili a fare parte di una possibile ed eventuale cordata che sia intenzionata a rilevare il Terminal». La Pietro Chiesa non è nuova a questo tipo di operazioni. Nei mesi scorsi lo ha fatto con i servizi ferroviari di Fuori Muro e, già nel 1997, con la Servizi Ecologici.

## **Troppo oneroso il sistema tariffario del servizio di rimorchio nei porti**

VENEZIA - (R. R.) «Non bisogna pensare che sicurezza e competitività dei porti vadano in direzioni opposte: è chiaro che occorre trovare una soluzione che assicuri entrambe».

E' con questa dichiarazione, lapalissianamente rassicurante, che Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, ha aperto nei giorni scorsi al Terminal passeggeri della Serenissima la conferenza internazionale sull'attualissimo tema della "Sicurezza in un mercato liberalizzato per i servizi marittimi", articolato in due sessioni dedicate all'analisi della casistica europea e coronato da con uno workshop degli stakeholder.

L'agenda dei lavori, imperniata sulla liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici, riguardava in buona misura il superamento dell'attuale sistema concessorio e tariffario del servizio di rimorchio, che risulta essere di gran lunga il più costoso tra i cosiddetti quattro servizi ancillari alla navigazione (battellaggio, pilotaggio, ormeggio e rimorchio, per l'appunto).

«E' logico - ha osservato Costa - che prima debba venire la sicurezza, anche se, in questo caso, non si può pensare a una graduazione, visto che la sicurezza o c'è o non c'è ed è conseguenza diretta dell'ottimizzazione. E', quindi, necessario individuare le regole a livello europeo e nazionale, anche se le decisioni vanno poi prese a livello locale».

Ricordando inoltre che in uno scalo marittimo, sia in terra che in acqua, deve necessariamente coesistere e cooperare una gamma di servizi specialistici ausiliari alla navigazione, Costa è entrato nel vivo della inevitabile quanto oltremodo spinosa questione delle tariffe.

«Fino ad oggi - ha detto - abbiamo discusso solamente dei monopoli terrestri, oggi iniziamo la riflessione anche su piloti, rimorchiatori e ormeggiatori».

Una annosa, venatissima quaestio, quella che investe la domanda di liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici, sulla quale si è incentrato anche l'intervento del comandante della Capitaneria di porto di Venezia, Tiberio Piattelli, che non ha potuto fare a meno di osservare che si tratta, in ogni caso di "servizi funzionali alla sicurezza della navigazione", con tutto il corollario di implicazioni più o meno manifeste che ciò comporta.

Decisamente al di fuori degli schemi ai quali eravamo abituati si è rivelato l'intervento con cui il presidente dell'Autorità portuale di Livorno, senza girare troppo attorno al problema, ha voluto considerare che, alla luce della legislazione attualmente vigente in materia di concorrenza, il regime di monopolio in cui certi servizi tecnico nautici vengono svolti appare sempre meno giustificabile e, in particolare, riferendosi al servizio di rimorchio, Giuliano Gallanti, provando anche a tracciare una cornice delle riforme possibili in tema di concorrenza e competitività, ha posto l'accento sull'eccessiva onerosità per gli utenti di alcune voci quali, ad esempio, quella che riguarda i costi dello stand by....

«L'attuale modello monopolistico - ha detto Gallanti - non appare più rispondente ai criteri di competitività ai quali ormai un moderno sistema portuale non può fare a meno di richiamarsi», quindi, rivolgendosi al responsabile porti della DG-Move, Dimitrios Theologitis, che lo aveva preceduto alla tribuna, ha espresso l'auspicio che il tema tariffario possa venire adeguatamente dibattuto anche a livello europeo dove è sperabile il superamento delle condizioni che, a suo tempo, impedirono a Loyola de Palacio di liberalizzare il mercato dei servizi portuali.

Theologitis aveva, infatti, annunciato di voler organizzare per l'estate prossima un workshop europeo dedicato ai principali temi della politica portuale.

«L'obiettivo - aveva dichiarato il responsabile porti della Direzione trasporti della

Commissione europea - è quello di focalizzare il dibattito su due imprescindibili direttrici: la sicurezza della navigazione e il libero accesso al mercato. In questa chiave, - ha concluso - ascolteremo chiunque voglia dare un contributo al dibattito».

Il numero uno dell'Authority livornese è infine intervenuto sul sistema tariffario di riferimento riguardo al quale le sue posizioni risultano tutt'affatto collimanti con quelle di Paolo Costa che da tempo si batte per la soppressione del cost-plus pricing (ovvero, il modello della spesa storica, con gli aumenti stabiliti secondo i dati presentati unilateralmente dal concessionario del servizio di rimorchio).

«Oggi - ha sostenuto Gallanti - l'utenza è costretta a farsi carico anche dei costi di una eventuale cattiva capacità imprenditoriale dell'impresa di rimorchio che, nel sistema attuale, finisce paradossalmente per essere di fatto preservata da gran parte del rischio di impresa con tutte le intuibili ricadute negative per l'utenza portuale».

Sotto questo aspetto, il modello del price cap, che fissa annualmente un tetto massimo per le tariffe sulla base dell'incremento del tasso di inflazione, ridotto di una percentuale minima di produttività stabilita, è per Gallanti la risposta migliore a chi chiede maggiore competitività all'interno di un porto «perché - ha spiegato l'avvocato genovese - ciò servirebbe ad indurre il concessionario ad migliorare l'efficienza della propria gestione operativa. E' opportuno - ha sottolineato - che ogni guadagno o perdita in termini di minori o maggiori costi di produzione sia, nel bene e nel male, ascrivibile all'impresa senza la possibilità di riversarlo sull'utente attraverso aumenti tariffari ingiustificati».

## **Direttiva sulle priorità del «Piano» Passera crede nella Consulta Autotrasporto**

ROMA - «L'attuazione del Piano della logistica costituisce uno dei presupposti per recuperare competitività al sistema economico del Paese, attraverso la graduale eliminazione dell'inefficienza dell'attuale assetto del comparto della logistica, che comporta, tra l'altro, il trasferimento ad operatori esteri di attività ad alto valore aggiunto, e minori possibilità lavorative offerte al settore logistico». Questa è una delle premesse della recente direttiva emanata dal ministro Corrado Passera avente per oggetto la prosecuzione dell'attività della Consulta per l' Autotrasporto e per la logistica. Concetti ribaditi più volte dal presidente della Consulta, ed ex sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino nei numerosi incontri con istituzioni, operatori ed esperti mirati prima alla definizione e ora all'aggiornamento del nuovo Piano della logistica.

La direttiva del ministro Passera dà risposta alla previsione che il piano semestrale delle attività della Consulta sia deliberato sulla base proprio delle direttive ricevute dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti.

Come dovrà muoversi la Consulta? Lungo «un percorso operativo, connotato da concretezza ed efficacia, dando priorità alle azioni del Piano» che Consulta e Comitato scientifico reputano «in grado di produrre da subito effetti virtuosi sui processi logistici e di distribuzione delle merci» indica il Ministro che sottolinea come «gli studi e i servizi di supporto tecnico specialistico già avviati e le intese concluse con soggetti istituzionali dovranno formare oggetto di specifiche proposte, con particolare riferimento alla messa a sistema ed all'ottimizzazione dei processi di filiera nei settori agroalimentari, del farmaco e dell'automotive, alle politiche di city logistics attraverso l'individuazione di azioni operative per il processo di filiera relativo alla distribuzione urbana delle merci, finalizzato all'attuazione dell'accordo istituzionale fra la Consulta e l'Anici».

Questi specifici settori di intervento menzionati nella direttiva confermano le scelte fin qui portate avanti dalla Consulta e dal Comitato scientifico così come trovano spazio e conferma anche le riflessioni che il presidente Giachino ha fin qui prodotto a proposito dell'impatto che i corridoi transeuropei avranno «nell' evoluzione dei rapporti economici e commerciali tra l'Italia, i Paesi Comunitari e quelli dell'Africa mediterranea» e che dovranno essere completate con l'obiettivo di promuovere «specifiche azioni che favoriscano la promozione di forme di comodità e possibili scenari di sviluppo sotto il profilo delle infrastrutture di trasporto e del traffico marittimo interessante l'interscambio tra l'Italia e l'Africa mediterranea».

Proposte che dovranno essere portate a conoscenza degli uffici di Gabinetto del Ministero e del Dipartimento trasporti, navigazione, sistemi informativi e statistici, indicando tutti i soggetti coinvolti. Un lavoro per individuare tutte le azioni più opportune che poi dovrà essere vagliato dalla Struttura tecnica e dal Dipartimento trasporti in maniera tale da poter essere presentato al Cipe per la sua approvazione.

La direttiva del ministro Passera prevede poi una organizzazione interna che favorisca la collaborazione tra Commissioni permanenti e Comitato esecutivo e una composizione delle stesse commissioni la più «omogenea ed equilibrata possibile» aperta a tutti gli organismi rappresentati in Consulta.

Non mancano poi anche gli indirizzi in materia di controlli e di limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti con obiettivo una maggiore «sicurezza della circolazione stradale»,

nonchè «strategie mirate al potenziamento e ottimizzazione dei controlli sull'attività di autotrasporto» e aspetti quali la semplificazione dell'attività di verbalizzazione e riscossione delle sanzioni pecuniarie, con la partecipazione attiva della Polizia stradale. Collaborazione con la Polizia stradale che interesserà anche l'analisi dei giorni di divieto della circolazione dei mezzi pesanti al fine «di contemperare la tutela della sicurezza stradale con l'esercizio dell'attività di impresa».

Infine si stabilisce che l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto assuma ancor più «un ruolo centrale» visto l'impatto che hanno sul mercato le sue determinazioni. «La definizione dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi, ai sensi dei commi 1 e 2 dell'articolo 83 bis della legge 6 Agosto 2008, n. 133, nonchè dei costi minimi di esercizio che garantiscano il rispetto dei parametri di sicurezza, di cui ai commi 4 e 4 bis dello stesso articolo 83 bis - è scritto nella direttiva ministeriale - deve essere perfezionata e affinata, anche per contribuire al superamento delle tensioni e delle conflittualità che si registrano su tale problematica». L'Osservatorio potrà avvalersi della collaborazione del Comitato scientifico per tutte le sue attività compreso l'aggiornamento «delle raccolte degli usi e consuetudini in materia di contratti di trasporto» tenuti dalle Camere di Commercio. Un quadro di indirizzi che confermano e rafforzano il lavoro della Consulta e che dimostrano quanto il ministro Passera creda nella necessità di mettere a disposizione del Paese un Piano che sia anche un fondamentale fattore di crescita.

## **Sestri Ponente, il cantiere è salvo ma slitta la consegna dell'Oceania**

CORRE, il cantiere di Sestri Ponente. Ma le proteste degli ultimi mesi, fondamentali per il salvataggio del cantiere, hanno però rallentato la produzione, costringendo a uno slittamento dei tempi di consegna dell'Oceania Riviera. Ritardi che, per Fincantieri, si tradurranno in una penale. Inizialmente, infatti, la data di consegna fissata con l'armatore Oceania era il 30 marzo. Ma il "cronoprogramma", che prevede appunto il completamento dei lavori e le prove in mare prima della consegna, è stato riadattato dopo le proteste degli operai e gli accordi salva-cantiere, arrivati il mese scorso. Dalla firma in Confindustria, lodata anche dal ministro Corrado Passera, Sestri sta marciando a pieno ritmo, ma la protesta si fatta sentire sul lavoro. L'ufficializzazione sullo slittamento è arrivata dalla stessa Oceania attraverso un comunicato stampa.

«Fincantieri - si legge nella nota - a causa dei continui scioperi, non è riuscita a rispettare la data contrattuale di consegna, pattuita per il 30 marzo, ma è stata costretta a farla slittare, appunto, ad aprile. Oceania è stata costretta a riprogrammare le prenotazioni e i tragitti della crociera inaugurale che è stata spostata dal 24 aprile al 16 maggio. I clienti che si erano prenotati per il 24 aprile possono prenotare una nuova crociera e riceveranno, per il disturbo, anche un buono variabile tra i 250 e i mille dollari per una ulteriore vacanza in mare con Oceania. Sempre che il primo ritardo non li convinca a rinunciare. L'armatore si rifarà con le penali, che potranno ammontare per Fincantieri a 300.000 euro per ogni giornata di ritardo rispetto alla data contrattuale di consegna».

## **Il sistema automatizzato di rizzaggio/derizzaggio dei container della KALP sarà commercializzato con il marchio Kalmar**

*Il gruppo finlandese Cargotec ha acquisito la licenza in esclusiva*

*inforMARE* - Il gruppo finlandese Cargotec ha acquisito la licenza in esclusiva relativa ai prodotti e servizi della tedesca KALP GmbH, azienda che ha progettato e realizzato un sistema automatizzato di rizzaggio e derizzaggio dei container sui piazzali dei terminal portuali, sistema che sarà ora commercializzato con il marchio Kalmar del gruppo Cargotec.

«Il nostro obiettivo - ha detto il senior vice president per i progetti terminalistici del gruppo Cargotec, Frank Kho - è di rendere la movimentazione dei container la più efficiente possibile. Ottimizzare il flusso dei container in un terminal richiede un miglioramento dell'efficienza in tutte le fasi, dalla nave al camion. Il sistema - ha spiegato Kho - è progettato per tutti i container terminal marittimi che intendono ridurre i costi e aumentare la produttività e la sicurezza dei lavoratori. Utilizzando l'automazione per inserire e rimuovere i twistlock semiautomatici sulla banchina si riduce di oltre venti volte il tempo necessario per mettere e togliere i coni d'appilaggio diminuendolo a meno di un secondo. Quando si risparmiano circa 20 secondi per container c'è ovviamente un incremento della produttività, specialmente quando si scaricano navi con migliaia di container».

Cargotec ha spiegato che il sistema sviluppato dalla KALP non richiede di essere alimentato da fonti di energia esterne ed è a emissioni zero; inoltre può operare sulla gran parte delle tipologie di coni d'appilaggio attualmente in uso.

## **Presentate le linee guida per la redazione del nuovo “Piano dei Porti e delle Coste del Lazio”**

*«Era da anni - ha sottolineato il sindaco di Civitavecchia Moscherini - che il territorio aspettava che le istituzioni assecondassero lo sviluppo del settore della logistica»*

Venerdì scorso la presidente della Regione Lazio, Renata Polverini, ha presentato le linee guida per la redazione del nuovo “Piano dei Porti e delle Coste del Lazio”, che costituisce un'analisi preliminare ed approfondita del sistema portuale laziale per individuare scenari ed obiettivi al fine di arrivare a una pianificazione integrata e sostenibile delle aree costiere della Regione.

Lo scopo - è stato spiegato nel corso della presentazione - è creare un circuito portuale che affermi ancora di più all'interno del Mediterraneo il ruolo del sistema Lazio, in considerazione inoltre della sua collocazione geografica quale regione al centro dei traffici e degli scambi nazionali e internazionali.

Fra gli obiettivi del piano figurano l'intensificazione delle “Autostrade del Mare” per lo sviluppo del trasporto nazionale merci e passeggeri, la creazione delle “Metropolitane del Mare” per il collegamento fra i porti e con le principali località costiere, l'incremento dei posti barca e la crescita dell'industria cantieristica. Lo sviluppo del turismo e delle economie passerà inoltre attraverso l'incremento delle aree dedicate alla nautica minore, con l'individuazione di nuove forme di capacità ricettiva di qualità. Il tutto nel rispetto delle normative ambientali e paesaggistiche: la gestione del territorio dovrà infatti tenere conto delle analisi sul rischio ambientale effettuate sulle macroaree, della compatibilità idrogeologica, del fenomeno dell'erosione e delle zone soggette a vincolo.

Alla presentazione è intervenuto l'assessore regionale alla Mobilità e trasporto pubblico locale, Francesco Lollobrigida, con la partecipazione dei componenti della Cabina di Regia del Mare, che si è riunita venerdì, di cui fanno parte rappresentanti delle Province costiere, dell'Ance, dei ministeri dell'Ambiente, del Turismo e dei Trasporti, della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera e della Guardia di Finanza, degli assessorati e direzione regionali competenti.

Le risultanze della Cabina di Regia del Mare e la presentazione delle linee guida del nuovo piano dei porti e delle coste del Lazio - ha commentato il sindaco di Civitavecchia, Gianni Moscherini - rappresentano «un momento di forte attenzione nei confronti del nostro territorio, che ci fa ben sperare nella prosecuzione del lavoro infrastrutturale per rendere la nostra regione la piattaforma logistica dell'intero Paese». «Era da anni - ha proseguito - che il territorio aspettava che le istituzioni assecondassero lo sviluppo del settore della logistica, con particolare riferimento all'intermodalità e alla capacità di utilizzo dei diversi mezzi di trasporto».

«Il percorso avviato ormai da tempo, con convinzione, dalla giunta Polverini, attraverso l'assessorato diretto da Francesco Lollobrigida - ha rilevato il sindaco di Civitavecchia - sta dimostrando continuità d'azione, soprattutto nel settore marittimo. L'implementazione delle Autostrade del Mare e gli studi di progetto delle Metropolitane del Mare rappresentano senz'altro quell'idea organica di sviluppo che serve per far decollare tutti i distretti regionali specializzati nella movimentazione di passeggeri e soprattutto, mi auguro, delle merci, creando all'interno della piattaforma Italia un primariato indispensabile nel settore. Seguiremo quindi con particolare attenzione questi ed altri temi contenuti nel Piano, in particolare la spinta alla cantieristica e al diporto che è per il territorio di Civitavecchia la restituzione di una vocazione naturale e secolare».

Soddisfazione per la presentazione delle linee guida per la redazione del nuovo Piano è stata espressa anche dal sindaco di Terracina, Nicola Procaccini: «è stato - ha spiegato - un evento importante e atteso perché vede non solo realizzato il grande lavoro prodotto dall'assessore Lollobrigida, ma anche perché offre a tutti coloro che sono impegnati nel settore nuove opportunità per fare impresa, oltre ad un realistico riassetto dei punti di approdo nel Lazio e in particolare di quelli posti in Provincia di Latina». «Il Piano dei Porti, con il connesso distretto della nautica - ha sottolineato Procaccini - è già un sistema produttivo di grande peso economico che interessa 500 aziende, 2.000 dipendenti e coinvolge 21 comuni del Lazio: cinque in provincia di Roma (Anzio, Civitavecchia, Fiumicino, Ladispoli, Nettuno e Santa Marinella), undici in provincia di Latina (Fondi, Formia, Gaeta, Itri, Minturno, Pontinia, Ponza, Sabaudia, San Felice Circeo, SS Cosma e Damiano, Sperlonga, Spigno Saturnia, Terracina), due in provincia di Viterbo (Montalto di Castro e Tarquinia). A questi si aggiunge il Tredicesimo Municipio di Roma (Ostia). Anche la nostra città da questa nuova pianificazione regionale messa in campo dall'assessore Lollobrigida troverà momenti importanti di crescita, sia rispetto al riassetto degli approdi turistici di Sisto, Badino e del porto Traiano, ma anche per quanto riguarda l'attivazione d'interventi urgenti per la difesa delle spiagge in erosione e il potenziamento del traffico turistico e commerciale da e per le Isole Pontine. Maggiormente strategica appare poi, rispetto alle preliminari indicazioni, il passaggio che si propone di individuare nuove forme di capacità ricettiva di qualità».

# Gelata sulle crociere nel 2012

**Raoul de Forcade**  
GENOVA

Non solo il naufragio della Costa Concordia e l'avaria dell'Allegra (in troppo rapida successione) ma anche il perdurare della crisi economica e le misure d'emergenza del governo Monti, hanno cominciato a intaccare la resistenza del mercato delle crociere. Uno dei pochi settori del turismo che in Italia è cresciuto, anche dopo il default globale del 2008, segnando una salita media del 15% l'anno, dal 2000 al 2010. Ma che ora sta subendo un vistoso rallentamento. Con una generale diminuzione delle prenotazioni, fino al 22%, nel 2012, che per **Costa Crociere** ha toccato un picco del 35 per cento. E un abbattimento, a livello di comparto, dei prezzi delle cabine (questo non strettamente legato agli incidenti perché iniziato già nel 2010) che arri-

va al 15 per cento.

«Nelle settimane immediatamente successive all'incidente di Concordia - afferma Pier Luigi Foschi, ad di Costa - abbiamo registrato un calo significativo nelle prenotazioni rispetto all'anno scorso, in parte riferito anche alla situazione economica generale. Al momento, è ancora prematuro dare stime attendibili sulle ripercussioni causate dagli incidenti, e di conseguenza non è ancora possibile fare previsioni sui tempi di recupero. Stiamo mettendo a punto una serie di iniziative per ripristinare la fiducia nel nostro marchio».

«Dire che in questo momento il mercato è depresso è dire poco», afferma Gianni Rotondo, alla guida di **Royal Caribbean Italia**, che oggi presenterà pubblicamente la nuova campagna di marketing e lo studio *Global consumer sentiment* sulle crociere, condotto dall'istituto di ricerca Psb. «Di certo - prosegue il manager - la tragedia di Concordia pesa su questa situazione, soprattutto per quanto riguarda l'area del Sud Europa. Lo

dimostra il fatto che da settembre 2011, quando abbiamo cominciato e mettere in vendita la stagione estiva 2012, a dicembre dell'anno scorso abbiamo registrato una crescita fortissima delle vendite. Dall'evento di Concordia in poi, viceversa, si è avuto un deciso ridimensionamento del trend, che ha portato le nostre vendite a un livello in linea con quello l'anno precedente. La mia sensazione, però, è che questa situazione sia da ascrivere in parte all'incidente ma anche al crollo generalizzato del turismo, dovuto al quadro macroeconomico. Per ora, d'altro canto, nessuna compagnia di crociere ha pensato di ridurre la propria capacità sul mercato. Noi abbiamo confermato sia gli investimenti sulle navi sia i nuovi scali (a Bari e Messina, ndr). Il grande pericolo per il comparto, invece, deriva dalla tentazione di lavorare eccessivamente sulla leva dei prezzi. In questo periodo pre-estivo abbiamo visto compagnie che sono arrivate a un prezzo base molto basso: 500 euro per crociera. La speranza è che il mercato si riprenda in estate e non tocchi il fondo. Perché abbassare troppo i prezzi significa abbassare la qualità».

Roberto Corbella, presidente di Astoi Confindustria (tour operator), sottolinea che «il calo dei prezzi delle crociere è iniziato già nel 2010 ed è proseguito nel 2011, a seguito dell'aumento dell'offerta di navi e del rallentamento del mercato. Grazie alle numerose formule di offerte che le compagnie hanno saputo trovare, l'abbattimento dei prezzi è arrivato al 15 per cento. Ma il calo è precedente al naufragio di Concordia. Per quanto riguarda le prenotazioni, le nostre ultime rilevazioni stabiliscono un calo fino al 22 per cento. Mentre le cancellazioni di crociere già prenotate sono rimaste molto modeste, anche dopo il naufragio: segnano un aumento del 10% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso». Ieri, intanto, è emerso che potrebbe essere stata una perdita di gasolio da un tubo che alimenta il generatore a provocare l'incendio sulla Costa Allegra. È la prima ipotesi formulata dalla delegazione di tecnici delle capitanerie di porto e del ministero delle Infrastrutture, che deve accertare le cause dell'incendio sulla nave.

# «La sicurezza resta al top»

GENOVA

■ **Msc Crociere** ha ripreso, per prima, gli spot pubblicitari in Italia, dopo l'interruzione di tutte le compagnie, decisa all'indomani del naufragio della Concordia. Lo ha fatto anche per dare il segnale che un incidente nato da «un errore umano» non deve mettere in ginocchio un comparto importante come quello delle crociere. Domenico Pellegrino, managing director della società, spiega il punto di vista del gruppo che fa capo alla famiglia Aponte, parlando per la prima volta, dopo i giorni di silenzio successivi agli incidenti delle navi Costa. «Abbiamo scelto, in precedenza, di non esprimerci - afferma - perché avremmo potuto danneggiare un concorrente che, con la sua storia e la

sua posizione sul mercato, non meritava un simile trattamento. Ora che è stato scongiurato il pericolo di fuoriuscita di carburante al Giglio e che si è visto, con Allegra, che gli incidenti ben gestiti non producono danni, si

**«Le prenotazioni fino a novembre registrano un calo in Italia e Germania del 10-20%»**

può fare il punto. E dire che per un episodio dovuto, fermo restando quanto appurerà la magistratura, a un palese errore umano non si può danneggiare un asset italiano che è sempre cresciuto, mentre altri settori del turismo calavano. Ho visto siti di

compagnie estere sottintendere che la loro organizzazione, poiché non italiana, è migliore. Questo è inaccettabile, perché non è vero». Pellegrino sottolinea, poi, che le grandi navi, come Concordia o altre, sono più che sicure. Un dato confermato anche dalla fredda statistica: «Nell'ultimo quinquennio, hanno fatto crociere poco meno di 100 milioni di persone e, moltiplicando per viaggi di almeno sette giorni, si arriva al numero di 700 milioni. Volendo fare un triste computo di morti e dispersi, compresi quelli del Giglio, si arriva a 48 persone. Anche in confronto ai viaggi aerei, dove lo spostamento dura solo ore e non molti giorni, la crociera si dimostra più che sicura. Poi gli errori umani sono sempre possibi-

li. Ma non si deve parlare di un'industria che ha problemi di sicurezza». Per quanto riguarda gli effetti degli incidenti sul mercato, Pellegrino aggiunge: «L'episodio di Concordia è avvenuto il 13 gennaio, con la campagna di vendite *winter*, per partenze da novembre a marzo, negli ultimi 60 giorni: il periodo più delicato. Avevamo l'obiettivo del 94% di occupazione delle navi e l'abbiamo raggiunto, con un incremento del 19% del mercato italiano. Per il periodo *summer*, che arriva al novembre 2012, invece, abbiamo segnato in alcuni mercati, tra i quali Italia e Germania, da -10% a -20% sulle prenotazioni. Ma ritengo che, su questi dati, pesi anche il diminuito potere d'acquisto delle famiglie e l'incertezza economica. Immaginiamo, quindi, un ritorno alla normalità abbastanza rapido».

R.d.F.

## Il porto di Genova si allea con la Corea

GENOVA

■ L'Italia si ispira e si appoggia alla Corea per migliorare la digitalizzazione e l'informatizzazione dei dati in modo da ridurre, nei porti, i tempi delle pratiche burocratiche relative ai flussi di documenti per l'arrivo delle navi e lo sbarco e l'imbarco di carichi e passeggeri. Un progetto pilota è stato avviato tra il porto di Genova, che ha già un sistema digitale avanzato (E-port), collegato a quello delle dogane, e lo scalo coreano di Busan. Nei giorni scorsi DigitPa, l'ente nazionale per la digitalizzazione della pubblica amministrazione, ha incontrato i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e trasporti, quelli dell'Agenzia delle dogane e una delegazione coreana dello Mltm (ministry of Land, transport and maritime affairs), in cui sono stati definiti i termini della collaborazione tra i vari soggetti.

L'obiettivo, spiega Francesco Beltrame, alla guida di DigitPa, è di «mettere a punto e introdurre nuove procedure per la realizzazione dello sportello unico marittimo, finalizzate alla digitalizzazione della produzione e dello scambio di documenti cartacei tra le navi, i porti e gli altri numerosi soggetti, pubblici e privati, che contribuiscono alla gestione del traffico marittimo mondiale, consentendo flussi documentali semplificati, procedure doganali più sicure e snelle, pagamenti elettronici tracciabili e trasparenti, incremento di efficienza, efficacia e sicurezza dell'operatività marittima e riduzione dei costi di gestione. Si tratta di un progetto di innovazione che si candida ad essere una soluzione europea». In effetti, l'Ue prevede per tutti gli Stati membri l'istituzione, entro il 2015, dello sportello unico marittimo, che è contemplato anche all'interno dell'Agenda

Ten-T con il progetto Miele, coordinato dal ministero delle Infrastrutture e dal Registro italiano navale (Rina). E se la realizzazione ex novo di una *maritime single window* (finestra per la condivisione di elettronica di dati tra sistemi nazionali) «può costare dai 40 ai 100 milioni di euro - spiega Mario Dogliani del Rina - la logica di Miele è quella di costituire un sistema federato che, tramite un opportuno traduttore, utilizzi i sistemi esistenti, con evidenti risparmi». Questo tipo di informatizzazione dei dati, aggiunge Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova, «consente di agevolare lo scambio delle merci. Noi abbiamo già E-port; i coreani hanno un sistema ancora più sviluppato. Penso che nel giro di un anno e mezzo, massimo due, i sistemi potranno dialogare senza problemi».

R.d.F.

**Massidda: rilancio senza tassa sul lusso**

«Una grande luce si apre sul porto di Cagliari: si creano le premesse perchè lo scalo diventi uno dei principali punti di riferimento del diportismo nel Mediterraneo». Così il presidente dell'Autorità portuale, Piergiorgio Massidda, ha commentato la svolta sulle imposte per le imbarcazioni avviata con il maxiemendamento sulle liberalizzazioni approvato giovedì sera in Senato: no alla tassa sullo stazionamento e sì solo alla tassa di possesso sul bene. «Con la tassa eravamo tagliati fuori », ha detto Massidda, «e i possessori di barche sarebbero andati tutti in Corsica e alle Baleari. Così no, e Cagliari è pronta a fare la sua parte: stiamo aprendo le buste per il progetto di realizzazione di quindici cantieri navali al Porto canale. Il sogno si sta realizzando. Ho speso tante energie per far capire a Roma che danno avrebbe provocato una tassa come quella di stazionamento e mi hanno dato retta. Ora possiamo continuare a lavorare per il grande progetto del diportismo a Cagliari».