

RASSEGNA STAMPA 9 OTTOBRE 2012

Fonte:



«Le Authority sono troppe»

Genova - «Da una parte vogliono incidere sulla carne viva delle nostre spese, dall'altra ci chiedono di formare dei carrozzoni. Questo non è accettabile». Le Autorità portuali italiane respingono l'istituzione dei nuovi enti di Manfredonia e Trapani, così come previsto dalla "riformina" di settore licenziata lo scorso 13 settembre dal Senato. Al momento dell'uscita dalla commissione Lavori pubblici, dove la riforma è stata elaborata per una decina d'anni, le due Authority non dovevano entrare nel testo. L'approdo in Aula tuttavia ha portato a dei compromessi, tra i quali proprio l'introduzione dei due enti portuali, promossa in entrambi i casi dal Pdl.

Una mossa che Assoporti giudica un controsenso, nel momento in cui il decreto sulla spending review prevede per gli enti pubblici non economici un taglio dei costi del personale del 10%. Ai dipendenti delle Authority in effetti è applicato il contratto unico dei porti, oggi in fase di rinnovo. Rinnovo pressoché impossibile se gli enti portuali devono tagliare i costi del 10%, con il rischio che l'impasse sui dipendenti pubblici abbia ripercussioni su tutto il settore, compreso i dipendenti dei terminal che rientrano nello stesso contratto. Senza contare che due enti portuali in più rosicchieranno le poche risorse che il meccanismo dell'autonomia finanziaria mette in campo per le attuali 24 Authority: non più di 70 milioni l'anno, con fondo di perequazione per chi produce meno.

Ieri i presidenti delle Authority, si sono riuniti in consiglio direttivo a Genova. Obiettivo della riunione era mettere nero su bianco gli emendamenti alla riforma della legge 84/94, che a breve passerà al vaglio della Camera. Oltre alla questione Manfredonia-Taranto, va da sé che Assoporti appoggi ancora l'innalzamento del tetto all'autonomia finanziaria ma Luigi Merlo (foto), presidente dell'associazione, non si fa illusioni: «Sappiamo che su questo punto c'è il veto del ministero del Tesoro». In ogni caso, la proposta di emendamento rimane.

Scorrendo la lista degli emendamenti discussi ieri pomeriggio a palazzo San Giorgio, un compromesso è stato trovato anche sul fronte dei servizi tecnico-nautici, le funzioni ausiliarie alle manovre delle navi in porto: pilotaggio, ormeggio, rimorchi - sui quali il presidente di Venezia, Paolo Costa, chiedeva di concedere alle Autorità portuali potere decisionale sulle tariffe (Venezia, a detta di Costa, sconta prezzi troppo alti soprattutto nel settore del rimorchio). Assoporti propone che le tariffe dei servizi tecnico-nautici siano sottoposte al parere delle Authority e che al ministero dei Trasporti venga tolta la possibilità di modificarle nel momento in cui sono già concordate tra ente portuale e Capitaneria. Tutto questo con l'obiettivo di operare le modifiche nel quadro normativo attuale.

Un ulteriore emendamento prevede che gli erogatori di servizi tecnico-nautici ("articolo 16") possano usufruire del lavoro dei prestatori di manodopera ("articolo 17" come le compagnie portuali). Molto sentita la richiesta di un'ulteriore accelerazione delle procedure burocratiche su opere come dragaggi e approvazione dei piani regolatori portuali o di varianti ai Prp. Infine la nomina dei segretari generali, che Assoporti chiede di poter avocare a sé e non più al Comitato portuale: il motivo è non avere ingerenze sulla scelta della figura fiduciaria più importante per il presidente dell'Authority

Alberto Quarati

LA SENTENZA**Porto di Venezia
condannato
a risarcire
vittime di amianto**

VENEZIA. La Corte di Cassazione ha confermato, per la prima volta, la responsabilità del porto di Venezia per la mancata adozione di misure di protezione della salute dei lavoratori adibiti a mansioni a diretto contatto con le polveri di amianto. Sull'Autorità portuale, e non sugli armatori o sulle cooperative di facchinaggio, ha stabilito la Suprema Corte, ricade l'obbligo di risarcire i familiari degli operai morti di mesotelioma della pleura dopo aver scaricato, per anni, sacchi di iuta con fibre di amianto

senza nemmeno la mascherina. E per risarcire le famiglie dei lavoratori deceduti, avverte la Suprema Corte, accogliendo il reclamo della moglie e dei figli di un

portuale, Stefano C., morto nel 2003 dopo aver respirato le polveri letali dal 1956 al 1980, non bastano 150 euro per ogni giorno di malattia in quanto questo male che non lascia scampo è di particolare «penosità».

Senza successo il porto di Venezia ha cercato di sostenere che erano gli armatori dalle cui navi veniva scaricato l'amianto, insieme alla Cooperativa Lavoratori Portuali della quale Stefano C. era stato prima dipendente e poi socio lavoratore, a dover pagare per la morte dello scaricatore.

Dalle «risultanze processuali» - ha risposto la Cassazione - è stato «accertato» che «nel contesto dell'attività portuale, l'unico soggetto dotato di caratteristiche imprenditoriali era l'Autorità portuale di Venezia».

DIRETTIVO  A Palazzo San Giorgio

Assoportori: «Legge da modificare emendamenti sui dragaggi»

I porti italiani chiedono che la Camera modifichi il testo della riforma della legge 84/94 uscita dal Senato. Con decisione unanime presa dal Consiglio direttivo dell'associazione, riunitosi

oggi a Genova, Assoportori invierà alla Camera una serie di proposte di emendamento «per rendere la riforma in discussione più in linea con le esigenze e le norme del mercato europeo, e dunque

consentire ai porti italiani di essere più competitivi».

Lo hanno spiegato al termine della riunione del direttivo i presidenti delle Autorità Portuali presenti (da Cagliari a Venezia, da Gioia

Tauro a Livorno, da La Spezia a Messina) precisando che gli emendamenti richiesti riguardano soprattutto le norme sulla spending review, sui dragaggi, sui piani regolatori portuali, tre temi fondamentali per il funzionamento degli scali.

«Vogliamo dare il nostro contributo affinché Governo e Parlamento colgano l'occasione per rendere la portualità italiana competitiva in

Europa - ha detto il presidente di Assoportori, Luigi Merlo - evitando di incorrere in errori come quello fatto con la nautica sulla tassa di stazionamento». Quello di ieri è stato il primo direttivo di Assoportori tenuto fuori sede, ma sarà il primo di una lunga serie, perché dopo Genova sono previste riunioni "itineranti" dell'associazione nei principali scali italiani.

Barcellona, crociere in flessione del 21%

Barcellona - Nel mese di agosto il porto di Barcellona ha movimentato 3,5 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 2,2% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Il settore del carico secco ha registrato un incremento su base annua del 20%. Le merci varie sono scese del 3,1% a 2,3 milioni di tonnellate, di cui 1,5 milioni containerizzate (-7,2%). La movimentazione container ha registrato una flessione del 6,5% a 160.960 teu, mentre le merci convenzionali sono cresciute del 6,5% a 741.000 tonnellate di merci convenzionali. Flessione dell'8% a 833.000 tonnellate per le rinfuse liquide, di cui 695.000 tonnellate di idrocarburi (-3,2%) e 137.000 tonnellate di altre rinfuse liquide (-26,5%).

In flessione del 20% a 528.000 persone il traffico dei passeggeri di cui 305.000 crocieristi (-21%) e 224.000 passeggeri dei traghetti (-16,7%). Da gennaio ad agosto la movimentazione complessiva dello scalo è stata di 28 milioni di tonnellate di merci (-5,1%), mentre la movimentazione container ha registrato una flessione del 17% a 1.171.548 teu. Il traffico passeggeri è stato di 2,3 milioni di persone(-14,5%), di cui 1,5 milioni di crocieristi (-15,1%) e 787.000 passeggeri dei traghetti (-13,4%).

Il ministero conferma Miazza alla guida di Savona

Autorità portuale: sotto il nome di Gianluigi Miazza ora c'è anche la firma di Corrado Passera. L'amministratore delegato di Funivie e direttore risorse umane e affari generali di Italiana Coke è stato designato presidente dal ministro alle Infrastrutture e Trasporti. La designazione è stata trasmessa ieri dal ministero ai presidenti delle Commissioni Infrastrutture di Camera e Senato, per l'approvazione parlamentare. Saranno questi i passaggi finali che consentiranno infine al ministro di firmare il decreto di nomina.

Ma la strada è in discesa. «Personalmente - ha dichiarato il senatore ligure Luigi Grillo, presidente della Commissione Infrastrutture di Palazzo Madama - apprezzo la scelta che, in uno spirito di continuità con la precedente gestione, è scaturita da una forte condivisione tra il mondo imprenditoriale portuale e le istituzioni locali. La Commissione si impegnerà a

esprimere un parere nel minor tempo possibile. La scelta del dottor Miazza, che ha ricoperto fino a oggi un importante ruolo nell'imprenditoria portuale privata, rappresenta un arricchimento per l'intero sistema dei porti liguri».

Gianluigi Miazza, 50 anni, sposato, una figlia, laureato in Economia e Commercio, è da oltre 20 anni direttore del personale, dell'organizzazione e degli affari generali di Italiana Coke (gruppo Ascheri) e dal 2007 è amministratore delegato di Funivie Spa. A proporlo al ministro Passera (in una terna di cui facevano parte anche il presidente della società

per l'Interporto Alberto Fulcini e l'ex dirigente del Comune di Savona Luca Pesce) era stato il presidente della Regione, Claudio Burlando, su indicazione unanime degli enti e degli operatori savonesi.

Il porto di Savona così supera una situazione di blocco, mentre si registrano buone notizie sul fronte della nautica: infatti hanno fatto registrare un aumento del 20% al 2011 i transiti lunghi alla Marina di Varazze, in controtendenza rispetto ai dati dell'Osservatorio nautico nazionale che parlano di un calo medio in Italia del 33 per cento di posti barca stanziali, e in Liguria del 75% per quanto ri-

guarda i transiti. «La Marina di Varazze - sottolinea Giorgio Casareto, direttore del porticciolo del Levante savonese - è riuscito a conquistare il diportista che l'ha scelta come base anche per oltre un mese di vacanza. Il 2012 quindi si è chiuso in positivo rispetto all'anno precedente grazie all'ingresso di nuovi diportisti che hanno compensato una perdita di vecchi diportisti dovuta in parte a cause fisiologiche ed in parte ad un cambiamento radicale nella vita dell'armatore dato dal difficile momento congiunturale».

Nel 2012 si è registrato però un decremento del 10 per cento dei transiti brevi rispetto all'anno passato. Marina di Varazze continua a investire sul territorio e nel settore nautico. Al momento sta valutando di investire in un'operazione sinergica con tutti i dealer del porto. Prevista per la prima volta l'organizzazione di un evento il banchina per il prossimo 31 dicembre, aperto a tutti.

Continua a crescere il traffico delle merci nel porto di Trieste

TRIESTE - Continua a crescere il porto di Trieste. Lo scalo giuliano e quello di Genova sono gli unici porti italiani con segno positivo. Il mese di Settembre a Trieste - informa un comunicato dell'Autorità portuale - ha fatto registrare un traffico di 19.710 contenitori e di 30.596 teu. Nel periodo Gennaio - Settembre 2011, i contenitori movimentati furono 186.222, teu 287.257, mentre nello stesso periodo di quest'anno sono transitati dallo scalo triestino 199.496, pari a 306.188 teu.

Rispetto al 2011 il traffico contenitori è cresciuto del + 7,13% mentre il movimento dei teu del + 6,59%.

Il presidente dell'Autorità portuale, Marina Monassi e il segretario generale, Walter Sinigaglia esprimono soddisfazione per il lavoro svolto dagli operatori e per i risultati di traffico che stanno raggiungendo in un periodo economicamente molto difficile.

Livorno, il problema «accosti» delle navi merci e passeggeri

LIVORNO - Si è svolta ieri mattina a Palazzo Municipale una riunione sulle problematiche relative al traffico crocieristico nel porto di Livorno. Si sono incontrati il sindaco Alessandro Cosimi, il presidente della Provincia, Giorgio Kutufà, il segretario generale dell'Autorità portuale, Massimo Provinciali, i segretari di Cgil, Maurizio Strazzullo, Cisl, Giovanni Pardini, e Uil, Francesca Cantini.

Al termine dell'incontro l'Autorità portuale ha preso l'impegno di strutturare una proposta che risolva nel breve e nel medio periodo l'organizzazione degli accosti per il traffico crocieristico in modo da fornire certezze a questo settore. I presenti hanno tutti sostenuto questo obiettivo ed attendono il percorso che l'Autorità portuale farà, per confermare, in una nuova riunione o nel Comitato portuale, la volontà di risolvere il problema delle crociere.

Mentre si svolgeva la riunione, davanti al Comune è andata in scena la protesta di una trentina di lavoratori della Porto di Livorno 2000 (società che gestisce il traffico crocieristico) che temono per il proprio posto di lavoro. Hanno chiesto rassicurazioni al Comune e all'Autorità portuale perché si risolva una volta per tutte il problema degli accosti. Cioè che si dia finalmente attuazione alla zonizzazione prevista nel nuovo Piano regolatore del porto che destina definitivamente la banchina dell'Alto Fondale alle crociere, spostando i traffici commerciali della cellulosa al Molo Italia, che però attualmente necessita di dragaggio.

La Porto 2000 ha bisogno di accosti certi per programmare il futuro e per dare certezze anche alle società armatrici. L'obiettivo infatti è quello di portare a Livorno le "crociere di testa" realizzando sulla banchina dell'Alto Fondale il nuovo terminal operativo per passeggeri. Soldi e progetto ci sono già, ma manca la concessione. Le previsioni per il prossimo anno parlano di 490 navi da crociera che toccheranno Livorno (20 in più di quest'anno) con oltre un milione di passeggeri sbarcati e imbarcati.

La Regione a fianco di Gioia Tauro Interventi per rafforzare struttura imprenditoriale

CATANZARO - La Giunta regionale si è riunita sotto la presidenza di Giuseppe Scopelliti con l'assistenza del dirigente generale Francesco Zoccali. Su proposta dell'assessore al Lavoro Francescantonio Stillitani, la Giunta - informa una nota -ha approvato il nuovo Piano finanziario per assi prioritari ed obiettivi specifici comuni relativamente al Fse 2007-2013, così come modificato dalla decisione assunta dalla Commissione europea il 10 Settembre scorso. Su proposta dell'assessore all'Internazionalizzazione Luigi Fedele è stato approvato lo schema di protocollo d'intesa fra la Regione ed il Centro di eccellenza "Ctl" (Centro di ricerca per il trasporto e la logistica) dell'Università La Sapienza di Roma, finalizzato a promuovere lo sviluppo del sistema dei trasporti regionali ed applicare e sperimentare, nel contesto regionale, metodi scientifici ed innovativi.

Con l'intervento dell'assessore alle Attività produttive Antonio Caridi, la Giunta ha preso atto del parere espresso dalla VI Commissione consiliare relativamente alle direttive di attuazione denominate "Piano di azione per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro" - Linea di azione 2 "Sostegno allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ferroviario". Questa Linea di azione può contare su una dotazione finanziaria di due milioni di euro e punta a riequilibrare il sistema di trasporto delle merci, sviluppando il trasporto ferroviario intermodale e tradizionale, a ridurre l'inquinamento ambientale e ad incrementare la sicurezza della circolazione.

«Con questo atto - ha detto Caridi - la Regione intende dare continuità alle iniziative assunte in favore dello sviluppo produttivo dell'area di Gioia Tauro e del sistema portuale. Si tratta di un provvedimento che tende a favorire la diversificazione delle modalità di trasporto terrestre delle merci da e verso l'area, rafforzando le strutture e i servizi logistici connessi al trasporto ferroviario». Tra gli obiettivi della misura, rivolta ad agevolare imprese logistiche e ferroviarie, singolarmente, in consorzio o cooperativa, che organizzano il trasporto ferroviario per e dall'area portuale di Gioia Tauro, vi è l'incentivazione, sia del traffico ferroviario intermodale che del traffico ferroviario tradizionale, funzionali alle vocazioni del sistema produttivo locale e regionale.

«E' un provvedimento - ha detto ancora Caridi - che è coerente al programma del governo regionale, in quanto punta a sostenere il sistema portuale e retroportuale, con interventi idonei a rafforzare la struttura imprenditoriale e produttiva locale».

A Spezia nel prossimo anno una banchina per crocieristi

GENOVA - (T. M.) Il porto della Spezia avrà una banchina per le crociere nel 2013, con una struttura provvisoria che permetterà di offrire, oltre ai servizi di rada, anche quelli di banchina, per accogliere meglio i crocieristi e le compagnie, ha annunciato a margine dell'Italian Cruise Day il presidente dell'Autorità portuale, Lorenzo Forcieri.

«Avviamo un processo di sviluppo, anche a La Spezia, che si aggiunge alle offerte importanti di Genova e Savona - spiega Forcieri - e può arricchire il nostro patrimonio regionale in un settore a cui la Liguria deve, sempre di più, guardare. Noi abbiamo avviato le prime trattative e, a Gennaio, una volta che avremo definito gli aspetti tecnici, inizieremo a cercare gli scali».

«Vorremmo partire riconfermando i numeri massimi che abbiamo fatto a La Spezia, circa 100 mila passeggeri - ha aggiunto Forcieri -. Per gli anni successivi pensiamo di accrescere questa nostra potenzialità tendendo comunque presente che La Spezia non rappresenta un elemento negativo per Genova e Savona ma, anzi, credo che possa accrescere la potenzialità del sistema ligure».

Le crociere tengono, l'anno si chiuderà con una contenuta riduzione del - 4,2%

Tiziana Murgia

GENOVA - Si è svolto a Genova nel fine settimana il forum sull'industria crocieristica italiana "Italian Cruise Day" ideato da "Risposte Turismo" e organizzato quest'anno in collaborazione con Stazioni Marittime spa.

Ad aprire il convegno è stato il prof. Francesco Di Cesare che dopo aver salutato i presenti ha lasciato la parola al presidente di Assoporti e presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, all'assessore al Turismo del Comune di Genova, Carla Sibilla, al presidente della Camera di Commercio genovese Paolo Odone e al presidente dell'Associazione dei Porti Liguri e presidente dell'Authority spezzina Lorenzo Forcieri. Tutti gli intervenuti, oltre a ringraziare "Risposte Turismo" per il prezioso lavoro svolto, hanno sottolineato quanto sia importante la "macro-industria" del crocierismo per l'Italia. Infatti, il segmento crocieristico rappresenta per il Paese, un fattore di crescita e sviluppo notevole per l'economia e un'occasione da non perdere in termini di occupazione per i giovani.

Di Cesare ha poi presentato "Italian Cruise Watch 2012", il rapporto di ricerca sul settore delle crociere in Italia. Lo stesso ha ricordato che il traffico crocieristico rappresenta ancora un settore di costante crescita, anche se per quest'anno si prevede una flessione contenuta intorno al - 4,2% dovuta alla crisi economica, ma anche all'effetto "post Concordia". In questo contesto Civitavecchia si conferma al primo posto con circa 2,4 milioni di passeggeri (-6,6%), seguono Venezia con 1,8 milioni di passeggeri (+0,8%) e Napoli con 1,3 milioni di passeggeri (-7,5%). Sempre sul podio si collocano Livorno con un milione di passeggeri movimentati (+1,7%), Savona con 900mila passeggeri (-5,1%) e Genova con 803mila passeggeri movimentati (+0,6%).

È quindi intervenuto, Michael Thamm, membro del comitato esecutivo dell'European Cruise Council (Ecc) e amministratore delegato di Costa Crociere. Thamm ha posto l'accento sul fatto che l'Italia è considerata il centro di gravità del sistema crocieristico europeo. Dall'Italia partono un terzo dei crocieristi in Europa e sui primi dieci porti nel Mediterraneo, ben cinque sono italiani. Naturalmente, per mantenere il primato conquistato dall'Italia è necessario un impegno nazionale sia in termini di strategie che in termini di interventi infrastrutturali. Il settore crociere, ha concluso Thamm rappresenta oggi in Italia più di 100mila posti di lavoro è quindi necessario l'impegno dell'industria crocieristica nel mantenere e sviluppare questo importante patrimonio di risorse.

Proprio sulla necessità di una strategia nazionale di sistema si sono soffermati i relatori della sessione plenaria di apertura: Edoardo Monzani, amministratore delegato, Stazioni Marittime di Genova; Giovanni Onorato (Costa Crociere), Domenico Pellegrino (Msc Crociere), Roberto Perocchio (Venezia Terminal Passeggeri), Gianni Rotondo (Royal Caribbean Cruise Line). Affrontando il tema delle crociere, le riflessioni e la programmazione per il futuro, tutti hanno fatto notare come in Italia manca una regia complessiva del comparto, nonostante l'alto valore aggiunto che lo stesso rappresenta per il Paese.

Quest'anno, il forum "Italian Cruise Day" è stato occasione di avvio dell'iniziativa "La casa dei porti crocieristici italiani", fondato dai porti liguri ma anche da quelli di Cagliari, Catania,

Livorno, Palermo, Salerno, Trieste e Venezia. "La casa dei porti crocieristici" ha come obiettivo, quello di fornire uno spazio informativo, di scambio, e discussione e anche di possibile "policy-making" per tutti gli attori del mondo delle crociere.

Di Cesare ha, infine, informato che la prossima edizione di Italian Cruise Day si terrà a Livorno, il 28 Ottobre 2013.

Monti (AP Civitavecchia): è auspicabile che la legge di riforma dei porti venga approvata entro la fine della legislatura

Sarebbe comunque - ha sottolineato - un segnale importante ed un significativo passo in avanti rispetto alla legge 84/94

infosMARE - È auspicabile che la nuova legge italiana sui porti venga approvata entro l'attuale mandato parlamentare. Lo ha sottolineato il presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino Gaeta, Pasqualino Monti, che riveste anche il ruolo di vice presidente vicario dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), nel corso della sedicesima edizione di Euro-Med Convention "From Land to Sea" organizzata dal gruppo armatoriale napoletano Grimaldi che si è conclusa ieri a Palermo.

È sperabile - ha detto Monti - «che entro la fine della legislatura venga approvata la legge di riforma: pur nella consapevolezza della necessità di ulteriori interventi, sarebbe comunque un segnale importante ed un significativo passo in avanti rispetto alla legge 84/94, che nacque vecchia già 18 anni fa, rispetto alle esigenze della portualità e del mercato, cui bisogna andare incontro. Penso, ad esempio - ha precisato - al superamento dell'attuale ruolo delle stesse Autorità Portuali, che a mio avviso dovrebbero avere competenze anche sulla logistica: non si può pensare, come ad esempio accade proprio a Civitavecchia, di sviluppare le infrastrutture portuali, di avere a disposizione cinque milioni di metri quadrati retroportuali e di rimanere strozzati senza adeguati collegamenti stradali e ferroviari. È necessario - ha rilevato Monti - un soggetto che possa mettere a sistema la rete infrastrutturale. La partita della competitività dei nostri scali non può essere limitata al solo ciclo portuale, ma si gioca anche sui collegamenti alle loro spalle, sull'efficienza nel muovere le persone e le merci una volta sbarcate e uscite dai porti, verso la loro destinazione».

Nel suo intervento il presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia ha evidenziato anche il rilevante ruolo dello scalo laziale nel sistema delle Autostrade del Mare italiane. «Nel momento in cui per la prima volta il porto di Civitavecchia guadagna traffici grazie alle merci, mentre "soffre" per i passeggeri per cause esogene - ha sottolineato Monti - vogliamo lanciare una sfida che parte proprio dalle Autostrade del Mare, con il raddoppio infrastrutturale ed operativo partito con l'inizio dei lavori della nuova darsena "Sant'Egidio"». Monti ha candidato il porto di Civitavecchia ad essere «lo scalo di riferimento per il mercato romano e del centro Italia, la seconda area di consumo del Paese e la quinta in Europa. «Il porto di Civitavecchia - ha aggiunto - è l'unico in Italia che oggi guadagna il 10% nel traffico delle merci e rispetto allo scorso anno vanta un +16,8% per quanto riguarda l'occupazione nel sistema portuale».

Insieme con Monti sono intervenuti il sindaco di Palermo Leoluca Orlando, il presidente dell'Autorità Portuale del capoluogo siciliano, Antonio Bevilacqua, l'amministratore di Rete Autostrade Mediterranee (RAM), Tommaso Affinita, il coordinatore europeo delle autostrade del mare Luis Valente De Oliveira, il presidente dell'Autorità Portuale di Savona, Cristoforo Canavese, e l'amministratore delegato di Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi.

Maersk Line estenderà l'offerta "Daily Maersk" ad altre sei rotte Asia-Europa

In Asia verranno serviti il porto indonesiano di Giacarta e quello thailandese di Laem Chabang

La compagnia di navigazione danese Maersk Line ha annunciato l'estensione della propria offerta "Daily Maersk", che prevede partenze quotidiane sulla rotta marittima Asia - Nord Europa con partenza e arrivo a giorni ed orari fissi e rimborsi in caso di ritardo. Dal prossimo 21 novembre, infatti, l'offerta sarà ampliata alle sei ulteriori rotte Giacarta-Bremerhaven, Giacarta-Rotterdam, Giacarta-Felixstowe, Laem Chabang-Bremerhaven, Laem Chabang-Rotterdam e Laem Chabang-Felixstowe, tutte con transit time di 31 giorni. Attualmente l'offerta di Daily Maersk, inaugurata un anno fa con la prima partenza del 19 novembre 2011, prevede collegamenti fra i tre porti nordeuropei di Bremerhaven, Felixstowe e Rotterdam e i quattro porti asiatici di Ningbo, Shanghai, Tanjung Pelepas e Yantian.

«Quando abbiamo lanciato il Daily Maersk - ha commentato il chief trade e marketing officer di Maersk Line, Vincent Clerc - stavamo cercando di introdurre un nuovo standard di servizio che i nostri clienti possono aspettarsi da noi. Durante la sua attuazione a volte ci siamo chiesti se avessimo fatto il passo più lungo della gamba. Fortunatamente il nostro duro lavoro sembra aver dato i suoi frutti: da un anno stiamo ottenendo una percentuale di affidabilità del 98% e il feedback da parte dei clienti è positivo. Quindi abbiamo fatto tesoro di tutto quello che abbiamo imparato da Daily Maersk ed abbiamo deciso di estendere la promessa fatta ai nostri clienti con Daily Maersk a queste ulteriori rotte».

Maersk Line movimentata annualmente con Daily Maersk oltre un milione di container da 40' (feu) sulla rotta tra Asia ed Europa, volume che è pari ad oltre il 20% di quello complessivo totalizzato dalla compagnia danese su questa relazione marittima ed è pari al 5% del volume di carichi movimentato globalmente dalla flotta di portacontainer di Maersk Line.

Contship Italia adotterà un nuovo modello organizzativo

Sarà adottato il prossimo 1° gennaio. Il quartier generale sarà trasferito a Melzo (Milano)

Contship Italia ha annunciato la definizione di un nuovo modello organizzativo del gruppo terminalista che sarà attuato il prossimo 1° gennaio. Si tratta - ha spiegato l'azienda - di una nuova e più semplice struttura organizzativa che snellerà il processo decisionale e sarà ancor più focalizzata sui due prodotti "core" del gruppo, con l'obiettivo di migliorare ulteriormente la qualità del servizio al cliente.

L'organigramma del gruppo, guidato dalla presidente Cecilia Eckelmann-Battistello, prevede due vicepresidenze - Terminal marittimi e Logistica & Intermodalità - a cui faranno capo le società che rientrano sotto il controllo del gruppo, e tre direzioni centrali: Commerciale, Finanziaria e Comunicazione. A Marco Simonetti e Sebastiano Grasso, che ricopriranno la carica di vicepresidente nelle rispettive aree di business, si affiancheranno Michael Cashman, Paolo Casali e Daniele Testi mantenendo i ruoli già attualmente ricoperti.

La sede centrale del gruppo, attualmente situata a Genova, sarà trasferita a Melzo (Milano) presso il nuovo Centro Intermodale inaugurato nella scorsa primavera.

Contship Italia è partecipata dalle tedesche Eurokai ed Eurogate che detengono rispettivamente il 66,6% e il 33,4% del capitale dell'azienda italiana, che è presente con attività terminalistiche nei porti di Cagliari, Gioia Tauro, La Spezia, Ravenna, Salerno e Tanger Med ed opera, tra le altre attività, un network di servizi intermodali con i marchi Sogemar, Hannibal e Oceanogate Italia.

Domani la questione del dragaggio del porto di Pescara approderà al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

La Camera di Commercio pescarese presenta la proposta di attivare un partenariato pubblico-privato per il rilancio dello scalo

La questione del dragaggio del porto di Pescara approderà domani al dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti dove il vice ministro Mario Ciaccia incontrerà le autorità abruzzesi, tra cui il presidente della Camera di Commercio di Pescara, Daniele Becci, oltre a una delegazione di rappresentanti del Consiglio comunale di Pescara. Dall'incontro - ha anticipato Becci - si attendono «chiarimenti e certezze in merito alle tempistiche sia per la selezione delle imprese atte all'operazione di dragaggio che per la successiva gara d'appalto».

È di mercoledì scorso la pubblicazione da parte del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per Lazio - Abruzzo - Sardegna della richiesta di invio delle manifestazioni di interesse per partecipare alla gara per il dragaggio, la rimozione, il trattamento e il conferimento in discarica dei primi 200mila metri cubi di sedimenti accumulatisi nel porto di Pescara, per un importo presunto dei lavori di circa 13 milioni di euro.

Venerdì scorso, intanto, si è svolto un incontro presso la Camera di Commercio di Pescara nel corso del quale l'ente camerale ha presentato la proposta di attivare un partenariato pubblico-privato per meglio rilanciare l'infrastruttura e l'economia marittima della città. Con tale obiettivo sono state analizzate possibili soluzioni, dal problema dragaggio alla definizione del nuovo piano regolatore portuale e conseguente rilancio del progetto di ristrutturazione del porto, all'individuazione di soggetti esterni o finanziatori istituzionali per possibili operazioni di project financing o di partenariato pubblico-privato. «In un momento così difficile per le finanze pubbliche - ha rilevato il vice presidente della Camera di Commercio, Bruno Santori - il ricorso a strumenti alternativi di finanziamento appare una scelta quasi obbligata e può trasformarsi in una opportunità in relazione alle garanzie di redditività dell'investimento».

Nel corso del convegno Raffaella Massacesi, dell'Università G. D'Annunzio Chieti Pescara, ha presentato un'analisi tecnica del progetto per il rilancio dello scalo portuale (lo studio di fattibilità è stato realizzato dalla stessa Università) che ha messo in evidenza le criticità e le opere da realizzare con i relativi costi indicativi.

Nove le domande per la partecipazione alla gara per la costruzione e gestione della Piattaforma Logistica nel porto di Trieste

Verificato il possesso dei requisiti, ai soggetti partecipanti sarà inviata una lettera d'invito a presentare offerta

L'Autorità Portuale di Trieste ha reso noto che sono nove le domande per la partecipazione alla gara per la costruzione e gestione della Piattaforma Logistica nel porto giuliano pervenute entro il termine dello scorso 5 ottobre. L'ente ha ricordato che, a seguito della pubblicazione sulla "Gazzetta Ufficiale" del 27 luglio 2012 della deliberazione CIPE di approvazione del progetto definitivo, l'Autorità Portuale ha dato avvio alla procedura di gara che si articola in due fasi: nella prima fase i soggetti che posseggono i requisiti richiesti dal bando presentano domanda di partecipazione; nella seconda fase - una volta verificato il possesso dei requisiti in seduta pubblica - ai soggetti partecipanti è inviata una lettera d'invito a presentare offerta.

L'aggiudicazione della gara avverrà secondo il metodo dell'offerta economicamente più vantaggiosa nella quale, posto pari a 100 il punteggio massimo attribuibile ai concorrenti, 50 punti saranno assegnati sulla parte tecnica dell'offerta e 50 punti sulla parte economico finanziaria. In tal modo - ha precisato l'ente portuale - verranno premiati gli operatori che offriranno le maggiori garanzie in materia di traffico atteso.

Il progetto relativo alla realizzazione della piattaforma logistica prevede il banchinamento dello spazio incluso tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola per un'area complessiva di 247.000 metri quadri di cui 140.000 attualmente occupati da specchi d'acqua. Il valore dell'opera è di 132 milioni di euro, di cui 102 disponibili e 30 milioni di euro da reperire con fondi privati secondo una copertura dell'intervento così articolata: 70 milioni di fondi nelle disponibilità dell'Autorità Portuale di Trieste; 32 milioni Legge Finanziaria delibera CIPE 32/2006 confermati nella seduta del CIPE del 30 aprile 2012; 30 milioni a carico del privato.