

RASSEGNA STAMPA 12 LUGLIO 2012

Fonte:



Il “porto lungo” di Genova arriva fino a Milano

Genova - Le compagnie marittime Maersk e Msc e il gruppo Contship Italia, terminalista e operatore ferroviario, hanno rotto gli indugi e si sono appropriati del progetto di porto lungo. La merce scaricata sulle banchine di Genova e La Spezia, invece di stazionare in piazzale e venire sdoganata in loco, parte direttamente su treno verso il terminal interno di Melzo, alle porte di Milano.

Maersk ha attivato un servizio ferroviario da Genova, sui treni della società Oceanogate, per le spedizioni in importazione provenienti via mare dal Far East. Gli importatori possono prenotare l'imbarco della merce dal porto di origine con destinazione Melzo, dove questa sarà sdoganata. La compagnia offre sei partenze settimanali da lunedì a sabato. Le navi sbarcano i container al terminal Vte di Voltri e i treni portano la merce al terminal di Melzo in circa sei ore. Anche Msc offre un servizio analogo a partire dalla Spezia a Melzo su treni Oceanogate. Per gli armatori significa un risparmio di tempo e denaro, per Contship invece il pieno controllo del ciclo. Oltre ad avere in concessione il terminal container Lsc della Spezia, il gruppo guidato da Cecilia Battistello è socio di Oceanogate, alla pari con la Regione Emilia Romagna, e del terminal di Melzo, su cui ha investito quest'anno 5 milioni di euro.

I due servizi hanno sparigliato le carte e provocato la reazione degli operatori portuali genovesi, preoccupati per il futuro dell'occupazione nello scalo. Roberta Oliaro e Renzo Muratore, presidente rispettivamente di spedizionieri e utenti portuali, puntano il dito contro un emendamento all'articolo 46 del decreto Salva Italia, che ha spianato la strada al progetto di Melzo limitando il ruolo degli enti pubblici nello sviluppo retroportuale, e contro l'Agenzia delle dogane, che farebbe figli e figliastri garantendo maggiore efficienza a Rho, la circoscrizione doganale da cui dipende Melzo, rispetto a Genova.

«Il rischio - afferma Oliaro - è che Genova diventi un porto di transito, con la merce che va a creare lavoro altrove. Penso all'attività degli spedizionieri doganali. Lo sviluppo del porto lungo deve continuare a essere coordinato dalle Autorità portuali e dalle Regioni. In Italia, fra l'altro, manca una parità di trattamento nelle verifiche doganali, il che favorisce alcuni terminal rispetto ad altri. Le circoscrizioni interne svincolano la merce più rapidamente di quelle che hanno competenza sui porti». Muratore si scaglia contro il decreto del governo Monti e contro le procedure doganali: «Il Parlamento ha basato l'autonomia finanziaria dei porti sull'1% dell'Iva. Non vogliamo che questa quota finisca alle dogane di Padova o Verona invece che per lo sviluppo dei porti. Bisogna inoltre che le dogane garantiscano tempi di sdoganamento uguali per tutti in Italia e in linea con le performance dei più efficienti scali europei».

Al porto lungo aveva già pensato nel 1963 Angelo Costa, creando l'interporto di Rivalta Scrivia. Troppo in anticipo sui tempi, si disse, il progetto non era decollato come doveva. Rivalta e con lei altre aree dell'Alessandrino sono tornate in auge circa dieci anni fa, quando la crescita del traffico container sembrava inarrestabile e i porti di Genova, La Spezia e Savona cominciarono a temere di rimanere ingolfati. Nel 2003 nacque Slala, la società per lo sviluppo della logistica dell'arco ligure-alessandrino, che riunisce Regione Liguria e Autorità portuali, Province, Comuni, Camere di commercio e antri enti liguri e piemontesi. Sono passati gli anni, Slala non gode di buona salute, la crisi ha svuotato i terminal portuali e Trenitalia, che si sperava svolgesse un ruolo importante nel progetto, si è progressivamente tirata indietro dalle attività di trasporto merci.

Così l'idea di porto lungo si è arenata, almeno fino a quando sono entrati in campo gli armatori, interessati non tanto alla valorizzazione degli spazi a terra, quanto alla riduzione di costi e tempi d'attesa.

La decisione di Maersk, Msc e Contship, d'accordo con l'agenzia delle dogane, rilancia ed estende il concetto di porto lungo, mentre l'emendamento contestato del decreto Salva Italia lo sottrae al coordinamento di Regioni, Autorità portuali e Slala.

Alberto Ghiara

Lite sul bacino con la Regione Sicilia

Palermo - Un appalto da 45 milioni di euro perso perché non si sarebbero forniti i documenti giusti per partecipare alla gara. Fincantieri è stata esclusa dall'appalto per i lavori di ristrutturazione del bacino galleggiante porto di Palermo, ma il cantiere sostiene di avere presentato documentazione regolare e fare causa alla Regione Sicilia.

L'esclusione di Fincantieri dalla gara è stata decisa ieri mattina dalla Commissione regionale siciliana, dopo aver completato la celebrazione della gara per i lavori di ristrutturazione del bacino galleggiante da 52 mila tonnellate del porto di Palermo. Fincantieri il 4 aprile 2012 era risultata aggiudicataria, con riserva, dei lavori. Per sciogliere la riserva la Commissione aveva chiesto la presentazione di alcuni requisiti previsti sia dal bando, sia dall'articolo 12 del disciplinare di gara. L'azienda ha presentato «certificazioni inidonee», dice la Regione, e ha prodotto una certificazione camerale che l'abilita solo alla progettazione interna, per cui non risulta abilitata ai lavori di progettazione all'esterno. La ditta Cimolai rimane l'unica impresa ammessa all'appalto e la Commissione ha, altresì, deliberato nei suoi confronti l'assegnazione provvisoria, che sarà commutata in definitiva con successivo decreto del dirigente generale del dipartimento Attività produttive. Fincantieri non ci sta e annuncia ricorso. «Premesso -spiega l'azienda - che Fincantieri opera su scala mondiale nel pieno rispetto delle regole dei vari Paesi per i quali nel corso della sua storia ha progettato e costruito più di 7.000 navi, è stato già avviato l'esame della documentazione che ha decretato la sua esclusione al fine di intraprendere le azioni per la tutela legale delle proprie ragioni. Ci auguriamo comunque che la ristrutturazione dei bacini si possa concludere nel più breve tempo possibile. Diversamente si dovrebbe giungere alla conclusione che, al di là delle proclamazioni, non esiste alcuna volontà di far proseguire l'attività del cantiere navale di Palermo».

Sicilia e Sardegna ora chiedono un post a Cin

Roma - I governatori della Sardegna e della Sicilia, Ugo Cappellacci e Raffaele Lombardo, hanno consegnato una lettera al sottosegretario della presidenza del Consiglio, Antonio Catricalà, in cui denunciano le conseguenze legate alla procedura di cessione della Tirrenia alla Cin e annunciano di essere pronti a contestare la vendita. Per evitare il braccio di ferro, chiedono al governo che le due Regioni, attraverso le loro partecipate, possano entrare «nella compagine della società acquirente Cin. Subiamo pesanti conseguenze dell'assenza, di fatto - scrivono i due governatori - di concorrenza sulle rotte da e per le due isole» dicono i due governatori. La presenza degli enti Regionali nella nuova società, «avrà l'insostituibile funzione di vigilare sulla razionalizzazione e fruibilità dei servizi, mantenendo la forma privatistica della gestione imprenditoriale» si evidenzia nella lettera.

La lettera segue l'ennesimo scontro tra la Sardegna e il governo. In un'audizione al Senato, il viceministro delle Infrastrutture e trasporti, Mario Ciaccia, ha sottolineato che la posizione della Regione è quella di «porsi in netto contrasto con le norme nazionali e con l'intera procedura di privatizzazione dell'ex gruppo Tirrenia», e ha contestato il varo della cosiddetta Flotta sarda, le navi della Saremar (società della Regione) impiegate dalla scorsa estate nei collegamenti con la Penisola per combattere il caro traghetti e il «monopolio Tirrenia».

Intanto, la Federmar-Cisal fa sapere di essere pronta «a chiamare alla lotta naviganti e amministrativi se il ministro Passera continua a rimanere il grande assente della privatizzazione». Cin è infatti in attesa di essere convocata al ministero dello Sviluppo economico insieme al commissario straordinario di Tirrenia «entro la prossima settimana, abbiamo risolto il problema degli aiuti di Stato, stiamo per chiudere». Ad annunciarlo è Ettore Morace, amministratore delegato della Compagnia italiana di navigazione.

RIPARAZIONI  Conclusa la negoziazione

San Giorgio conquista il maxi bacino di Marsiglia

MONICA ZUNINO

Conclusa la negoziazione in esclusiva, il maxi bacino di carenaggio di Marsiglia, il numero 10, terzo al mondo per dimensioni, passa ufficialmente al consorzio fra i cantieri genovesi San Giorgio del porto e Mariotti, Stx France e Cnm. I genovesi si allargano: dopo essersi aggiudicati nel 2010 i cantieri navali di Marsiglia con due vasche già ragguardevoli, adesso hanno ottenuto la concessione per venticinque anni del gigante costruito ai tempi delle superpetroliere, poi rimasto inutilizzato. «Per la nostra azienda è un passo importante che dà un po' di speranza in un periodo grigio» commenta Ferdinando Garré, amministratore delegato della San Giorgio e di Gin (la holding costituita con Mariotti che controlla entrambe le aziende).

Ci vorranno due anni di lavori prima che la struttura possa tornare a funzionare, e 25 milioni di investimenti, di cui 23 a carico del pubblico e 2 dei pri-

vati. Devono essere rifatti l'impiantistica e la porta di accesso e i lavori dovrebbero essere ultimati fra la fine del 2014 e l'inizio del 2015. «Con Stx costituiamo una società per la gestione dell'infrastruttura, ma ad effettuare "fisicamente" i lavori di manutenzione e riparazione sarà il cantiere di Marsiglia - spiega Garré -. Comunque abbiano due anni e mezzo per costruire il percorso dell'accordo».

Il bacino servirà per acquisire una fetta di mercato in crescita. Non sono solo le navi da crociera a crescere di dimensioni, ma anche le navi portacontainer che hanno anticipato, rispetto alle previsioni degli esperti, il loro debutto nel Mediterraneo. «C'è una tendenza al gigantismo anche per il futuro - prosegue Garré - per cui è

un buon atout avere un bacino da 465 metri (per 85 di larghezza, ndr). Ne abbiamo già uno da 320 metri, ma ci sono già molte navi nel Mediterraneo che sono più lunghe e non ci entrano».

A Marsiglia il cantiere genovese cresce, mentre nel capoluogo ligure segna il passo. La concessione della maxi vasca però, per ora, non cambia i programmi di San Giorgio e Mariotti nel nostro porto. È possibile un ripensamento su Genova? «Non è nostra intenzione. A Genova teniamo, andremo avanti, anche se è chiaro che abbiamo un po' di difficoltà, qui le decisioni sono sempre molto sofferte e lente» replica Garré.

La ormai mitica sesta vasca da affiancare ai bacini di carenaggio esistenti proprio per poter effettuare anche nel capo:

luogo ligure i lavori di manutenzione, riparazione e modifica delle navi più grandi (dovrebbe essere lunga 330 metri) a questo punto per Mariotti e San Giorgio non serve più. «Oggi c'è poco lavoro - continua l'imprenditore -, avere due bacini a poca distanza forse non serve, ma la sesta vasca si deve pensare sulle tendenze a trent'anni da oggi e il mercato sembra segnare una tendenza alla costruzione di navi sempre più grosse. La nostra azienda oggi è meno interessata, perché il bacino 10 di Marsiglia sarà pronto fra due anni. Il sesto bacino quando? In ogni caso queste sono scelte strategiche di un porto, che non vanno lasciate nelle mani delle singole aziende. È una scelta che un porto deve fare per avere più traffici».

Replicare nelle merci e nella logistica il «miracolo» compiuto nel crocieristico

CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia lancia un vero e proprio “new deal” nel finanziamento delle grandi infrastrutture, non solo conquistando il ruolo di più importante stazione appaltante nel campo della portualità italiana, ma specialmente mettendo a regime una nuova formula che prevede il diretto cofinanziamento da parte dell’Autorità portuale delle opere in grado di produrre, sulla base di un piano finanziario ad hoc, un ritorno economico certo dell’investimento effettuato.

Con un programma di investimenti già esecutivi in nuove infrastrutture portuali per un valore complessivo di oltre 300 milioni di euro, il presidente dell’Autorità portuale di Civitavecchia, Pasqualino Monti, ha illustrato ieri, in apertura della manifestazione “La 2 giorni del Mediterraneo”, in corso di svolgimento nel porto di Civitavecchia, i dettagli di un piano che prefigura almeno tre obiettivi ad alta valenza strategica non solo per il porto, ma per l’intera area di produzione e consumo (la seconda per importanza in Italia) che comprende la regione Lazio, ma anche le regioni vicine, Umbria e Marche, collocate su un ideale corridoio Tirreno-Adriatico, destinato a spezzare la cronica incomunicabilità fra i due mari.

Il primo obiettivo è quello di replicare nelle merci e nella logistica il “miracolo” compiuto da Civitavecchia nel traffico crocieristico, facendo del porto laziale un hub per container e altre tipologie di merce, mettendo per la prima volta a fattore comune la disponibilità di aree retro portuali per oltre 5 milioni di metri quadri, accosti in acque profonde unici in Italia (22 metri) e quindi capaci di accogliere le navi più grandi oggi in esercizio sulle rotte del traffico container e infrastrutture di collegamento terrestre (ferroviarie e autostradali) che dopo decenni sono uscite dal libro dei sogni: in particolare l’autostrada Tirrenica, ma anche la Orte-Mestre.

Il secondo obiettivo è rappresentato dalla realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino (gestito come anche Gaeta dall’Authority di Civitavecchia nell’ambito di un network regionale), che diventerà un secondo scalo crocieristico di livello mondiale in grado di sviluppare su quattro accosti un traffico di oltre 1,8 milioni di passeggeri aggiuntivi rispetto ai 2,6 che oggi Civitavecchia (leader nel Mediterraneo) accoglie nel suo alveo portuale.

Il terzo è quello di fare di Civitavecchia un polo di progettazione di business nel settore delle crociere e delle autostrade del mare.

Alla presenza del vice ministro ai Trasporti, Mario Ciaccia; del presidente della Regione Lazio, Renata Polverini; del presidente della Camera di commercio di Roma, Giancarlo Cremonesi; Pasqualino Monti ha illustrato anche i contenuti finanziari di un piano da oltre 650 milioni di euro di investimenti.

Un piano caratterizzato sia dal massiccio intervento di capitali privati, sia dalla innovativa forma di cofinanziamento che vede l’Autorità portuale affiancare in modo decisivo i finanziamenti pubblici, attraverso una attivazione di risorse che saranno generate dalla conquista dei nuovi traffici. Cinquanta milioni di euro dell’Autorità portuale nel primo lotto delle opere strategiche del porto di Civitavecchia (la nuova darsena traghetti con 9 accosti per ro-ro e crociere; la darsena servizi ed il prolungamento dell’antemurale) di cui è stata posta la prima pietra ieri mattina; 70 nella costruzione del nuovo porto di Fiumicino, senza contare lo sforzo per realizzare nel porto storico di Civitavecchia una delle più suggestive e storicamente affascinanti marina del Mediterraneo.

«Civitavecchia - ha sottolineato Monti - ha tutte le carte in regola per rivendicare un inserimento nel core network dei progetti Ten-t».

Il vice ministro Mario Ciaccia, nel suo intervento ha dichiarato: «Io credo in Civitavecchia così come in tutta la portualità italiana e sono contento che dopo decenni di "letargo" ci siamo accorti che siamo nel mare, così come se ne sono accorti gli altri Paesi del mondo». Quindi Ciaccia ha voluto sottolineare il peso sempre più emergente dei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo: «In particolare la Libia - ha spiegato - che è un Paese dove la metà della popolazione ha meno di 25 anni, è uno Stato che ci riconosce come soggetto che può creare filiera manifatturiera e agroalimentare. Sono tanti giovani che hanno bisogno di competenze e credo che domani noi saremo l'interfaccia naturale di queste economie. Ma per fare ciò dobbiamo rafforzare l'intero sistema della portualità, non opere spot. Dobbiamo uscire dalle chiacchiere e creare posti di lavoro. Noi continueremo a realizzare le infrastrutture ma se non ci muoviamo in un'ottica di sistema perderemo questa partita. Serve la finanza pubblica ma serve soprattutto il partenariato con i privati. Per le infrastrutture servirebbero 100 miliardi in tre anni. Le risorse possiamo iniziare a trovarle per esempio nei porti stessi che hanno autonomia finanziaria, o attraverso strumenti come i project bond, che consentono ai privati di investire in obbligazioni di società che realizzano o gestiscono infrastrutture come i porti. C'è un grande fermento - ha concluso il vice ministro - e dobbiamo approfittarne. Sui temi dello sviluppo, della crescita e delle infrastrutture anche a sostegno dei beni culturali questo governo c'è». Infine, la nuova darsena traghetti è stata intitolata a Sant'Egidio. Alla cerimonia è intervenuto anche il presidente della Comunità di Sant'Egidio, Marco Impagliazzo.

Forte aumento dei contenitori negli scali del Perù

ROMA - Secondo un'analisi dell'Istituto di Economia Imprenditoriale della Camera di Commercio di Lima, il traffico di container in Perù nel 2011 ha raggiunto 1,8 milioni containers (+ 17,8% superiore a quello registrato nel 2010), di cui l'85% è stato realizzato attraverso il porto di Callao, rappresentando il 4,4% del totale regionale. Nell'ambito dei principali porti dell'America Latina sulla base del movimento dei containers, il Perù grazie al porto di Callao, con più di 1,62 milioni di teu, si colloca all'ottavo posto dopo i porti di: Panama (Colón con 3,37 milioni di container; Balboa con 3,23 milioni), Brasile (Santos con 2,98 milioni di container), Giamaica (Kingston con 1,89 milioni), Colombia (Cartagena con 1,85 milioni), Argentina (Buenos Aires con 1,85 milioni) e Messico (Manzanillo con 1,76 milioni).

L'ultimo rapporto Doing Business 2012 sugli indicatori di commercio interfrontaliero evidenzia che il Perù ha diversi vantaggi rispetto alla media dell'America Latina. Il tempo di giacenza delle merci all'export negli scali peruviani è di 12 giorni, rispetto ai 18 giorni di media dell' America Latina mentre il costo per container non supera gli 860 dollari statunitensi in Perù, mentre la media dell' America Latina è di 1.257 dollari.

Negli Stati Uniti a Luglio incremento teu dell'1,6%

WASHINGTON - (M. B.) Il rapporto mensile Global Port Tracker, pubblicato dalla National Retail Federation ed Hackett Associates, prevede per il mese di Luglio un aumento dell'1,6% del volume delle merci containerizzate importate attraverso i più importanti scali degli Stati Uniti, rispetto a Luglio dell'anno scorso. Il report inoltre, annuncia modesti aumenti nelle spedizioni che saranno effettuate durante il periodo estivo.

«Se i consumatori avranno più fiducia ed aumenteranno i consumi nel corso dei prossimi mesi, ciò dipenderà anche dalla situazione occupazionale, ma i rivenditori sono cautamente ottimisti» ha dichiarato Jonathan Gold, vice presidente per supply chain e politica doganale di "Nrf". «Le vendite possono variare di mese in mese - ha sottolineato Gold - ma gli attuali dati relativi all'import, dimostrano che quest'anno potrebbe essere migliore del 2011».

I porti degli Stati Uniti presi in considerazione questo mese dal Global Port Tracker, sono saliti da nove a dieci: è stato aggiunto Miami. Gli altri sono come sempre quelli di Long Angeles / Long Beach, Oakland, Seattle, Tacoma, New York / New Jersey, Hampton Roads, Charleston, Savannah e Houston. Questi scali hanno movimentato complessivamente 1,34 milioni di teu a Maggio, ultimo mese per il quale sono disponibili dati definitivi. Ottenendo un incremento del 4,1% rispetto al precedente mese di Aprile e del 2,3% nei confronti di Maggio 2011.

Il rapporto stima che a Giugno il volume dell'import non aumenterà, attestandosi a circa 1.340.000 teu, lo stesso di Maggio, ma il 4,7% in più rispetto a Giugno 2011. A Luglio sono previsti 1,38 milioni di teu (+ 1,6% sullo scorso anno); ad Agosto 1,44 mln di teu (+ 6,2%); per Settembre sono attesi 1,45 mln (+ 6,8%); maggior incremento ad Ottobre 1.470.000 teu (+ 12,6%) e Novembre a 1,3 mln di teu (+ 2%).

I dati relativi al primo semestre 2012 ammontano a circa 7,5 milioni di teu, in crescita del 2,6% sul semestre dello scorso anno. In totale nel 2011 sono stati movimentati 15,1 mln di contenitori, + 0,6% rispetto al 2010.

Per il 2012 la National Retail Federation prevede che le vendite al dettaglio aumenteranno del 3,4% per un valore pari a 2.530 miliardi di dollari.

Ricordiamo, infine, che Global Port Tracker è prodotto dalla società di consulenza Hackett Associates, per conto della "Nrf", la più grande associazione del commercio al dettaglio del mondo che rappresenta rivenditori di ogni tipo e dimensione, negli Stati Uniti ed in oltre 45 Paesi all'estero.

Condivisione su temi importanti Improta riceve Cna-Fita per un confronto

ROMA - Il presidente nazionale Cinzia Franchini è stata ricevuta ieri al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal sottosegretario Guido Improta, per un confronto diretto sui delicati temi che riguardano la categoria dell'autotrasporto. La Cna-Fita ha quindi condiviso la positiva conferma dei 400 milioni destinati alla categoria, sottolineando come sia necessario comunque un approfondimento per valutarne la destinazione in un momento in cui l'attuale crisi economica ha profondamente cambiato le priorità delle imprese.

Il presidente nazionale dell'associazione degli autotrasportatori artigiani ha convenuto con il sottosegretario Improta sulla necessità di rivedere, alla luce anche del difficile momento dell'intera economia nazionale, l'assetto complessivo della normativa specifica per il settore e ha salutato positivamente l'inserimento nel decreto di spending review, della Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina dell'autotrasporto. Un provvedimento che permetterebbe un definitivo riassetto del quadro normativo ed organizzativo del settore, presupposto essenziale per affrontare con decisione la sfida della ripresa attraverso la necessaria semplificazione e ribadendo la centralità del tema legalità.

Rispetto ai costi massimi e in particolare sulla questione del caro gasolio, Cinzia Franchini ha ribadito come sia insostenibile un prezzo italiano del tutto fuori mercato rispetto all'Europa. L'autotrasporto e l'intera filiera logistica debbono poter contare su un prezzo realmente di mercato piuttosto che su selfizzazioni estreme come quelle dell'Eni, che non risolvono la questione della liberalizzazione del settore oltre ad escludere per principio gli autotrasportatori.

Il sottosegretario Improta ha condiviso le criticità espresse impegnandosi ad approfondire con la Cna-Fita, in un incontro specifico sul tema, le tematiche inerenti il caro costi focalizzando l'attenzione su gasolio e assicurazioni.

Comitato portuale, eletti i nuovi membri

CIVITAVECCHIA - Sono stati eletti nei giorni scorsi i nuovi componenti del comitato portuale che si insedierà a Molo Vespucci il 10 settembre prossimo.

Luca Lupi è stato eletto tra i lavoratori dell' Authority per quanto riguarda la categoria dipendenti Autorità Portuale.

Per le imprese portuali Civitavecchia votati Patrizio Loffarelli (primo degli eletti) per la Lista "Porto, sviluppo e lavoro", Enrico Luciani Lista "Filt Cgil con i lavoratori per lo sviluppo del porto", Alfonso Astuti – Lista "Filt Cgil con i lavoratori per lo sviluppo del porto" e Massimo Gattuso Lista "Porto, sviluppo e lavoro".

Per la categoria imprese portuali Gaeta, Vittorio Mazza, lista "Porto futuro".

Tra le novità il fatto, ad esempio, che Luciana Ceppolino, segretaria della Filt Cgil sezione locale di Civitavecchia, non è stata rieletta e, quindi, esce dopo anni dal Comitato Portuale.

Adesso si attendono le indicazioni delle varie associazioni di categoria, tutte in arrivo in questi giorni, per completare la rosa del prossimo Comitato, pronto a far ripartire i lavori dopo la pausa estiva.

Prima in Russia, ma pesa rischio desertificazione

Milano - Per la prima volta il Salone Nautico Internazionale di Genova, in programma dal 6 al 14 ottobre, sarà presentato in Russia: il 17 luglio prossimo, presso la sede dell'Istituto nazionale per il commercio estero, a Mosca. Lo ha annunciato oggi il presidente della Fiera di Genova Sara Armella, nel corso della conferenza stampa di presentazione del salone svoltasi a Milano presso la sede dell'Ice. Nel corso della presentazione odierna è emerso che attualmente sono 800 le aziende che hanno confermato la loro partecipazione alla cinquantaduesima edizione. Ad oggi, tuttavia, è ancora prematuro secondo il presidente di Ucina-Confindustria nautica, Anton Francesco Albertoni fare previsioni sull'edizione 2012 in quanto «le decisioni di investimento si sono allungate nei tempi, la finalizzazione delle proposte espositive si è conseguentemente rallentata e la partita del Salone si chiuderà a ottobre»

Nel settore nautico italiano - ha inoltre sottolineato Albertoni «è in atto un processo di desertificazione che si va concentrando in alcuni distretti territoriali e con intere aree geografiche che vedono disperdersi importanti filiere produttive ». Nel frattempo - «I primi mesi del 2012 stanno registrando segnali di deterioramento che lasciano presagire una chiusura negativa dell'esercizio 2011/2012 con le prime stime sul fatturato globale 2011 dell'industria nautica nazionale che segnalano un sostanziale pareggio rispetto all'anno precedente (3.340 milioni di euro contro i 3.300 del 2010)»

Un'altra grave criticità dell'industria nautica è infine legata al fronte occupazionale dove si registra una diminuzione degli addetti diretti pari al 15%, e per quanto attiene il rapporto tra vendite interne ed esportazione, quest'ultima è salita all'80% (era 67% nel 2010).

PRESIDENZA SEMESTRALE AL PORTO CAPODISTRIA

Koper - In occasione dell'Assemblea Generale del Napa (North adriatic ports association) presso la sede di Luka Koper, in cui è avvenuto il passaggio della Presidenza semestrale dal porto di Fiume a quello di Capodistria, presieduto da Gregor Veselko, sono state presentate alla stampa slovena le attività svolte ad oggi ed i prossimi obiettivi dell'Associazione nata nel 2010, a cui aderiscono i porti di Trieste, Capodistria, Fiume, Venezia e Ravenna. Durante l'incontro che ha visto riuniti tutti i Presidenti dei cinque porti Napa, la presidente dell'Autorità portuale di Trieste Marina Monassi ha sottolineato «l'importanza della collaborazione e promozione congiunta tra i porti del Nord Adriatico per attrarre nuovi traffici dal Far-East» ed ha ribadito «la necessità del collegamento tra gli scali di Trieste e Capodistria». Infine, al rientro da Luka Koper il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa ha ricordato come- «a due anni e mezzo dalla nascita dell'associazione possiamo ritenerci particolarmente soddisfatti con la conclusione del primo giro di presidenze» In questi anni i cinque porti associati a Napa hanno raggiunto risultati importanti come il riconoscimento da parte dell'Unione Europea, considerati quale terminale a mare del corridoio Adriatico Baltico e l'inserimento nella lista dei core ports della rete prioritaria delle infrastrutture e dei trasporti.

Grazie ad un co-finanziamento europeo sta per partire il sistema di port community che renderà i sistemi informatici dei 5 scali marittimi perfettamente interoperabili.

«Sul lato traffici - ha concluso Costa - siamo passati da 1 milione di Teu movimentati a oltre 1.8 milioni un risultato che ci consente di continuare verso l'ambizioso obiettivo finale che ci siamo posti: 6 milioni di Teu entro il 2030»

Completata la diga foranea che protegge la nuova area portuale Maasvlakte 2 di Rotterdam

Il primo container terminal diventerà operativo nel 2014

Questo pomeriggio la regina Beatrice d'Olanda ha ufficialmente chiuso i lavori di costruzione della diga foranea della lunghezza di 11 chilometri che protegge la nuova area portuale Maasvlakte 2 di Rotterdam, opera che consente di dotare lo scalo olandese di nuove superfici terminalistiche per un totale di 2.000 ettari. «Dopo tre anni e mezzo di duro lavoro - ha dichiarato il presidente e amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority, Hans Smits - oggi abbiamo raggiunto una storica pietra miliare. La diga attorno al Maasvlakte 2 è stata completata e questi duemila ettari di nuova Olanda sono adeguatamente protetti rispetto al mare».

L'avvio dell'attività operativa al primo container terminal realizzato nella nuova area portuale è atteso per il 2014.

Interrogazione parlamentare per risolvere i problemi causati alle agenzie marittime dal decreto Salva Italia

È stata presentata dal deputato Roberto Cassinelli

Il decreto legge Salva Italia, nella parte che definisce l'uso del denaro contante, ha creato grosse difficoltà per le agenzie marittime. Lo sostiene il deputato Roberto Cassinelli (Popolo della Libertà) in un'interrogazione al ministro dell'Economia e delle Finanze, carica ricoperta dallo stesso primo ministro Mario Monti che però oggi ha proposto al presidente della Repubblica di lasciare l'interim per assegnare la guida del dicastero a Vittorio Grilli.

«La cosiddetta “cassa-nave” - ha spiegato Cassinelli - è la dotazione di denaro consegnata al comandante di una nave al suo arrivo in porto: l'espletamento del servizio consiste nella disposizione da parte dell'armatore di un bonifico in favore del raccomandatario marittimo il quale preleva in contanti dalla banca l'importo oggetto di bonifico e lo consegna al comandante della nave di proprietà dell'armatore; il decreto-legge n. 201 del 2011 (salva-Italia) che modifica l'articolo 49 del decreto-legge n. 231 del 2007 per quanto riguarda l'uso del denaro contante ha creato grosse difficoltà per le agenzie marittime: il limite di 999,99 euro introdotto dal decreto - ha sottolineato il parlamentare - è del tutto insufficiente e, in molti casi, per l'espletamento del servizio si sono venute a creare enormi criticità operative, con il comandante che deve essere accompagnato dal raccomandatario marittimo in banca per l'identificazione e il prelievo del denaro, con tutte le problematiche che comporta distrarre il comandante stesso dalle numerose incombenze e responsabilità che ha durante l'attracco e la permanenza della nave in porto».

«Per le navi di linea i cui comandanti tornano con regolarità nei porti - ha precisato Cassinelli - si è cercato di risolvere la problematica in oggetto dotandoli di una carta di credito che però ha fatto riscontrare diverse criticità sia per i limiti di capienza delle carte stesse sia per la quasi totale impossibilità di utilizzo per i pagamenti che il comandante deve effettuare (esempio acquisto di piccole provviste di bordo o corresponsione degli stipendi ai marittimi in sbarco e altro). Per le navi tramp, navi da carico impegnate in trasporti e rotte occasionali, che in molti casi, quindi, attraccano in porto una sola volta, e per le navi che arrivano nel week-end con le banche chiuse il problema è molto più difficile da risolvere».

Cassinelli ha evidenziato che «il settore dello shipping, in una fase di grave crisi economica, non può essere ulteriormente penalizzato da incombenze burocratiche che costringono a destinare a tale compito importanti risorse umane ed economiche laddove tale normativa non arrivi addirittura a far perdere una funzione peculiare dell'attività del raccomandatario marittimo».

Nell'interrogazione il deputato ha chiesto «quali iniziative il governo intenda assumere per risolvere la situazione, assumendo iniziative normative per introdurre una deroga alla normativa che permetta all'Agenzia delle Dogane di operare come tramite tra il raccomandatario marittimo e il comandante, svolgendo l'attività di identificazione del soggetto (raccomandatario) che consegna la somma di denaro eccedente la soglia di legge e del soggetto che la percepisce (comandante della nave), mentre ora prevede come tramite solamente le banche, gli istituti di moneta elettronica e le poste, oppure una specifica deroga a favore della categoria dei raccomandatari marittimi limitatamente alle operazioni di cassa-nave».

Concordia, al via rimozione dello scoglio

Isola del Giglio - Hanno preso il via all'Isola del Giglio le operazioni di rimozione dello scoglio conficcato sul fianco della Costa Concordia: 140 tonnellate di roccia strappate dall'isolotto de Le Scole che la notte del 13 gennaio scorso provocarono uno squarcio di circa 70 metri sul lato sinistro della nave.

Le operazioni, condotte col motopontone Cosentino dal Consorzio di imprese Titan-Micoperi, prevedono il sezionamento orizzontale della roccia in tre parti. Su ogni sezione verranno realizzati dei fori sulla linea orizzontale di taglio dove saranno applicate delle apparecchiature in grado di far staccare la roccia. A quel punto saranno fissati dei maniglioni su ciascuna sezione con dei ganci che, attaccati alla gru, la toglieranno dallo scafo.

I lavori saranno terminati entro un paio di giorni poi almeno un pezzo di scoglio sarà "donato", da parte di Costa Crociere, al Comune di Isola del Giglio che potrebbe decidere di riportarlo nel suo luogo di origine per farne un monumento ai caduti del naufragio.