

RASSEGNA STAMPA 14 MARZO 2013

Fonte:



IL MADE IN ITALY TIRA ANCORA,

ROMA. L'export italiano, malgrado tutto, resiste. E la Liguria è una delle regioni che reggono il passo meglio di altre. Le regioni che contribuiscono maggiormente alla crescita dell'export nel 2012 (spiegando quasi l'80% dell'aumento delle esportazioni nazionali) sono Lombardia (+3,7% la variazione sull'anno precedente), Sicilia (+21,2%), Toscana (+6,9%), Emilia-Romagna (+3,1%) e Sardegna (+21,5%). La dinamica dell'export è ampiamente superiore alla media nazionale (pari al +3,7%) per le regioni dell'Italia insulare (+21,3%) e centrale (+6,3%).

Intanto le regioni nord-occidentali (+3,5%) e nord-orientali (+1,1%) conseguono risultati positivi ma inferiori alla media, mentre sono in lieve diminuzione le vendite dell'Italia meridionale (-0,2%). Tra le regioni in espansione sui mercati esteri nel 2012 si segnalano come particolar-

mente dinamiche: Umbria (+7,6%), Puglia (+7,3%), Marche (+6,0%), Lazio (+5,1%) e Liguria (+4,1%). Sensibili flessioni si registrano per Basilicata (-17,5%) e Friuli-Venezia Giulia (-8,9%). Nel 2012 risultano in significativa crescita le esportazioni di coke e prodotti petroliferi raffinati dalla Sicilia e dalla Sardegna, di articoli farmaceutici e chimico-medicinali dal Lazio, di macchinari e apparecchi dalla Lombardia. Nello stesso periodo, si rileva una flessione delle esportazioni per mezzi di trasporto (autoveicoli esclusi) dal Friuli-Venezia Giulia e dalla Toscana, macchinari e

apparecchi dal Friuli-Venezia Giulia e computer, apparecchi elettronici e ottici dalla Lombardia. Tra le province con il più elevato contributo alla crescita dell'export, le più dinamiche sui mercati internazionali sono Siracusa, Arezzo, Cagliari, Bergamo, Alessandria, Firenze, Massa-Carrara, Varese e Monza e della Brianza. Sempre nel corso del 2012, tra le regioni che presentano i contributi maggiori alla crescita delle esportazioni si segnala un significativo incremento delle vendite per Sardegna (+21,5%) e Sicilia (+21,2%) mentre risultano relativamente meno dinamiche, anche se con tassi di crescita superiori alla media, Umbria (+7,6%), Puglia (+7,3%) e Toscana (+6,9%). Le altre regioni che

L'export delle regioni

Fonte: Istat

Variazioni % nell'intero 2012 rispetto al 2011

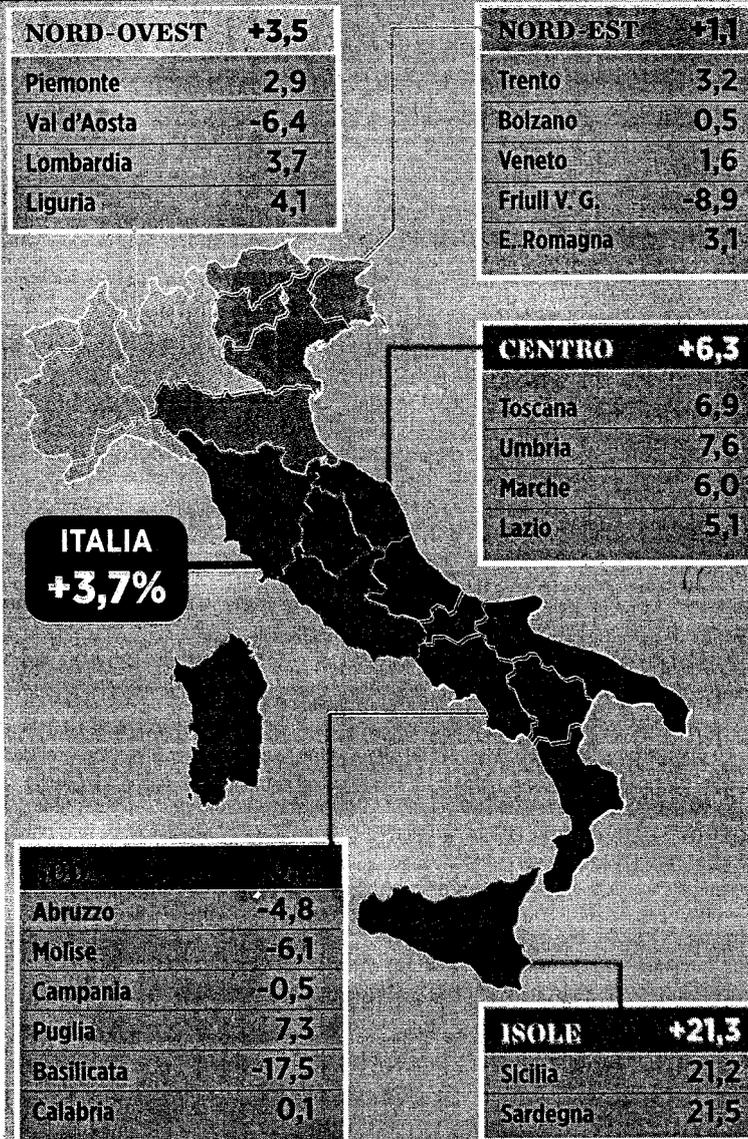


GRAFICO IL SECOLO XIX CENTRALE

presentano una crescita delle esportazioni superiore o uguale alla media nazionale sono Marche (+6,0%), Lazio (+5,1%), Liguria (+4,1%) e Lombardia (3,7%). Aumenti inferiori alla media nazionale si registrano, invece per provincia di Trento (+3,2%), Emilia-Romagna (+3,1%), Piemonte (+2,9%), Veneto (+1,6%), provincia di Bolzano (+0,5%) e Calabria (+0,1%). Risultano invece in marcata flessione le esportazioni della Basilicata (-17,5%), Friuli-Venezia Giulia (-8,9%), Valle d'Aosta (-6,4%), Molise (-6,1%) e Abruzzo (-4,8%).

Marcate riduzioni delle vendite all'estero si registrano per i mezzi di trasporto (autoveicoli esclusi) da Friuli-Venezia Giulia e Toscana (rispettivamente -42,6% e -23,0%), macchinari e apparecchi dal Friuli (-11,9%), autoveicoli dalla Basilicata e dal Lazio (rispettivamente -37,1% e -25,1%).

D. G.

Genova, accordo tra i terminalisti

Genova - Riunione fino a notte fonda a Palazzo San Giorgio per i terminalisti del porto di Genova, che ieri dovevano trovare una posizione comune sul problema dei pagamenti ai camalli della Compagnia Unica.

Da quello che trapelava ieri sera, sembra che sulla cifra ci sia un sostanziale accordo: dunque ai camalli dovrebbero andare entro la fine di questo mese circa due milioni e mezzo, evitando così che vengano decurtati gli stipendi dei lavoratori nella prossima busta paga.

Il problema - che ancora ieri a notte fonda i terminalisti non erano riusciti a risolvere - era se, cosa e quanto chiedere in cambio ai portuali, atteso che il modello organizzativo della Culmv sta ormai cedendo. Riepilogo: dal 2009 in avanti la Compagnia Unica ha sempre lavorato sotto i livelli di break-even (220 mila giornate lavorate all'anno per 990 soci). Questo perché in base alla legge, i camalli entrano in azione solo quando ci sono "picchi di lavoro" in porto. L'ordinaria amministrazione la fanno gli altri lavoratori portuali. Con la crisi dei traffici, di picchi non ce ne sono stati, e in porto si dice che se nessuno ai terminal ha fatto cassa integrazione, è perché i camalli della Culmv hanno lavorato molto al di sotto dei livelli che garantiscono loro se non un utile, un pareggio di bilancio. Alla fine di ogni anno il console Antonio Benvenuti e i terminalisti si accordano per conteggiare una serie di giornate "extra" lavorate e pagate a piè di lista. Su queste complesse contrattazioni, si è sempre più o meno riusciti a far galleggiare i conti della compagnia. Quest'anno però i conti della Culmv sono finiti in profondo rosso. A quanto ammonterà il buco lo dirà il bilancio, ma in ogni caso i camalli dalla scorsa estate trattano vantando crediti per quasi due milioni e mezzo di euro. Le trattative sono entrate nel vivo a febbraio. I terminalisti si sono spaccati su quanto corrispondere alla Culmv, rilanciando però la necessità di cambiare modello. La Culmv si è detta disposta a cambiare modello organizzativo, ma mantenendo la prerogativa dell'unità della compagnia: mentre i terminalisti proprio questo hanno chiesto. Uno spaccettamento della Culmv, con una parte - 80-100 persone - da impiegare in una società di servizi, per far dimagrire la compagnia, gestire in maniera più flessibile il lavoro in porto e condividere le responsabilità sulla sicurezza.

Ipotesi che però non ha incontrato l'appoggio dei camalli.

Dunque quello che trapelava ieri sera era questo: dai terminalisti ok ai circa due milioni e mezzo - di cui Benvenuti ha bisogno al 30 marzo, quando dovrà pagare i prossimi stipendi dei camalli - ma divisione sul possibile modello "alternativo" da proporre. Trovare l'accordo fra terminalisti, confidava un operatore ieri notte, è ancora dura. «Io per domani (oggi per chi legge, ndr) mi aspetterei una proposta formale - diceva ieri Benvenuti -. Mi dispiace essere così categorico, ma purtroppo ho due scadenze da rispettare. La prima quella del trenta, e poi quella di aprile» quando la Culmv deve chiudere il bilancio.

È evidente che un mancato accordo può provocare il ritorno alla piazza dei camalli, violando una pace sociale che a Genova ha retto nonostante il periodo economico difficile.

Alberto Quarati

Crociere record in Europa nel 2012

Miami - Clia Europe ha annunciato oggi durante il 29esimo Cruise Shipping Miami che nel 2012 il mercato delle crociere ha registrato il record assoluto di presenze da parte di cittadini europei, attestatosi a 6,14 milioni di passeggeri, un dato raddoppiato rispetto a quello di soli otto anni fa. Un'analisi retrospettiva mostra infatti, in Europa, una crescita significativa: la media degli ultimi 5 anni rileva, nel Vecchio Continente, un incremento dell'8%. Al pari degli anni precedenti, 4 Europei su 5 hanno scelto una crociera in Europa, con il Mar Mediterraneo che ancora si conferma la destinazione più ambita, con 3,5 milioni di passeggeri Europei. Particolarmente rilevante nel Continente è l'incremento di popolarità delle destinazioni "cool water" del Nord Europa, che hanno registrato un + 10%, passando da 1,21 milioni di passeggeri agli attuali 1,33.

Manfredi Lefebvre d'Ovidio, presidente di Clia Europa ha commentato: «Il 2012 è stato un anno positivo per l'industria Europea delle crociere, specialmente in relazione alle sfide che si sono presentate durante l'anno. Il raddoppiamento, nell'arco degli ultimi otto anni, del numero di crocieristi europei riflette la qualità, l'innovazione, il valore e l'ampia varietà di scelta del comparto in Europa. Guardiamo al futuro con positività, auspicando una prosecuzione della crescita nel 2013, con i relativi benefici che saranno apportati all'economia europea». Per Robert Ashdown, segretario generale di Clia Europe, «il 2012 è stato un anno record per il comparto e ha significativamente contribuito ad aiutare l'Europa nel mantenimento della propria leadership quale destinazione turistica mondiale. L'industria delle crociere rappresenta in Europa uno dei pochi settori in grado di generare crescita, garantendo occupazione a oltre 315.000 persone nei diversi comparti, dalla cantieristica all'equipaggiamento marittimo, fino ai servizi portuali e marittimi. La perdurante fragilità economica europea seguita a presentare sfide, ma guardiamo al 2013 con cauto ottimismo con l'auspicio che l'industria possa proseguire nel proprio sviluppo».

Alcuni dei principali dati presentati da Clia Europe:

- *6,14 milioni di cittadini Europei hanno viaggiato in crociera nel 2012, nuovo record per il settore.*
- *La Germania ha registrato una crescita del 11%, coprendo in Europa una quota di mercato pari al 25%.*
- *Il Regno Unito guida ancora la classifica "per provenienza".*
- *La Francia registra un +9%.*
- *Il risultato di Italia e Spagna, in contrazione rispettivamente del 9% e del 18%, riflette il deterioramento della congiuntura economica in questi due paesi, nonostante il dato su entrambi i mercati rimanga positivo, considerando il trend di crescita degli ultimi 5 anni.*
- *I crocieristi italiani restano al terzo posto in Europa, rappresentando il 14% del totale dei passeggeri europei; il mercato italiano è cresciuto del 22% negli ultimi 5 anni.*
- *Il numero di cittadini europei che ha optato per una vacanza in crociera è raddoppiato dal 2004 con un incremento del 38% a partire dall'inizio della crisi economica nel 2008. Dall'esplosione della crisi, l'economia europea è cresciuta soltanto del 2,5% (2,7% nell'Eurozona).*

- *4 cittadini europei su 5 hanno scelto una crociera nel Vecchio Continente.*
- *Il Mediterraneo resta la destinazione più richiesta, ma ad avere l'incremento più significativo sono le destinazioni "cool water" del Nord Europa, che hanno registrato un +10%.*
- *L'industria in Europa genera oltre 315.000 posti di lavoro e più di 48 miliardi di dollari di contributo economico annuale.*

Singapore, merci in flessione del 7%

Genova - Nel mese di febbraio il porto di Singapore ha movimentato 38,1 milioni di tonnellate di merci, il 7% in meno rispetto al febbraio 2012. Il traffico container ha registrato una flessione del 9,1% a 22,3 milioni di tonnellate, con una movimentazione container stabile a 2.361.600 teu. Per le merci convenzionali vi è stata una crescita del 10,5% a 2,5 milioni di tonnellate, mentre il traffico petrolifero è diminuito del 7% a 12,3 milioni di tonnellate.

Mmsl, servizio ro-ro in Libia

Tripoli - Sabato 16 marzo la compagnia maltese Mediterranean Maritime Services (Mmsl) lancerà un nuovo servizio ro-ro cargo bisettimanale tra il porto di Tunisi e gli scali libici di Zuara e Tripoli-Al Khoms. La linea sarà svolta da una nave ro-ro costruita nel 1983.

Genova abbasserà le tasse portuali

MONICA ZUNINO

Il porto di Genova si prepara ad abbassare le tasse per parare il colpo dell'aumento fissato dal decreto interministeriale all'inizio di gennaio per gli scali italiani. L'incremento del 30% a partire dal 2013 e di un ulteriore 15% dal 2014 delle tasse di ancoraggio e delle tasse sull'imbarco e lo sbarco delle merci nei porti rischia di spingere i grandi gruppi armatoriali a scegliere scali esteri, aveva subito lanciato l'allarme Confe-tra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. Una levata di scudi che non è servita a modificare la necessità di adeguare gli importi agli aumenti Istat. Ma entro il 30 giugno le autorità portuali possono attivarsi per mitigare l'impatto. Assoporti ha lasciato liberi gli scali di muoversi autonomamente perché alcuni hanno bisogno di incassare e altri invece, come quelli dell'Adriatico sono più direttamente a rischio per la vicinanza con Capodistria, ad esempio, dove gli armatori potrebbero dirottare senza grossi problemi le navi. Ravenna ha bloccato le tasse portuali fino al 30 giugno, "congelandole" agli importi in vigore prima del 5 gennaio.

«A Genova stiamo lavorando sia sulla tassa di ancoraggio, per diminuirla, sia su altre tasse, per avere un saldo significativo» spiega il presidente Luigi Merlo. «Ridurremo le tasse ma non di un importo pari a quello dell'aumento - completa - da una parte abbiamo bisogno di risorse per le opere portuali, dall'altra, tagliando gli importi, pen-

siamo di dare un segnale sul mercato, perché un incremento del 30% in un solo colpo, rischia di pesare se aggiunto all'aumento del costo dei rimorchi e dei piloti». L'Autorità portuale sta lavorando con gli agenti marittimi e gli armatori, che incontrerà lu-

nedi prossimo, per mettere a punto il provvedimento che dovrebbe prevedere anche un meccanismo di retroattività, perché dal 5 gennaio ad oggi gli aumenti sono stati già pagati. L'obiettivo è andare all'approvazione del Comitato portuale ad aprile.

«Non possiamo fare a meno di applicare il decreto, ma avendo l'Autorità portuale la possibilità legislativa di intervenire da qui al 30 giugno, e speriamo anche successivamente, auspichiamo che si possa arrivare ad aumenti che siano giustificabili con i clienti» commenta il presidente di Assagenti Gian Enzo Duci.

Altrimenti le compagnie armatoriali che potrebbero decidere di scegliere scali esteri per i loro traffici, anche se in realtà Marsiglia e Barcellona ad oggi sono più care.

«L'incremento va a incidere in un momento di crisi per le compagnie di navigazione, crisi che finora ha solo sfiorato il porto di Genova, ma potrebbe incentivare qualcuno a spostarsi da qui» avverte Duci. L'inasprimento della tasse deriva dall'adeguamento dell'indice di inflazione degli ultimi anni, ma è un colpo pesante per gli armatori, basti pensare che per una nave media la tassa di ancoraggio è passata da 72 mila a 93 mila euro nel 2013 e il prossimo anno passerà a 104 mila.

NUOVO CORSO ◆ Ascheri, da febbraio proprietario al cento per cento dell'azienda, punta su nuove merci

Terminal Rinfuse conquista il sale

I sindacati: «Confermati tutti i dipendenti e non ci sarà cassa integrazione»

Terminal Rinfuse Genova potrebbe diventare anche il polo del sale, con nuove strutture attrezzate per ospitarlo, se andrà in porto l'acquisizione di una salina in Tunisia che Augusto Ascheri sta trattando. La nuova era del terminal portuale, passato dal primo febbraio al cento per cento sotto le insegne del "re" del carbone, comincia all'insegna degli investimenti, 12,7 milioni di euro che serviranno ad ambientalizzare le aree come prima cosa,

mettendo a norma gli spazi, ma anche per adeguare le banchine in vista di nuovi traffici da attirare. Accanto al carbone, merce tradizionale, an-

che perché la struttura è proprio a fianco della centrale Enel a carbone, arriveranno anche rinfuse agro alimentari, clinker utilizzati dai produttori di cemento e, appunto, sale. Per adesso si procede a ritmo ridotto, perché i nuovi contratti con i clienti saranno attivi solo a partire dalla seconda metà dell'anno e ci vuole tempo anche per acquistare nuovi mezzi e nuove gru, ma nel frattempo l'imprenditore, che ieri ha incontrato i sindacati, garantisce che è confermata l'occupazione di tutti i dipendenti del terminal e non ci sarà cassa integrazione. Un annuncio apprezzato dai sindacati. «Speriamo che Ascheri rilanci quella parte del porto, essendo direttamente presente. Siamo soddisfatti che non metta i

lavoratori in cassa integrazione, questo dimostra la sensibilità che ha sempre avuto» commenta Enrico Ascheri, segretario della Filt-Cgil di Genova.

Augusto Ascheri era già titolare di una quota del 20% di Terminal Rinfuse Italia, la società che gestiva, fra gli altri anche il terminal di Genova, ma a gestire l'azienda erano i soci di maggioranza, la lussemburghese Euroports. Adesso che il controllo è interamente suo, l'imprenditore ha già avviato contatti per portare traffici nel terminal che sarà strutturato proprio sulla base delle tipologie di merce più frequenti: quindi potrebbero servire nuovi nastri trasportatori e magazzini.

[m.z.]

Traffici
in arrivo
da luglio

Investimenti
previsti
12,7 milioni

VERTENZA ❖ Oggi la verifica

Guerra di cifre fra terminalisti e Compagnia Nuova offerta

Telefonate e incontri in una giornata concitata non hanno portato ancora all'accordo ma sono rimasti pochi euro a dividere i terminalisti dalla Compagnia Unica. La cifra totale dei conguagli chiesti dai portuali ammonta a 2 milioni e 400 mila euro, e se fino a ieri mattina c'erano ancora trecentomila euro a dividere le parti, nel pomeriggio il divario è sceso ancora. I terminalisti ieri hanno discusso per tentare di arrivare alla soluzione sui soldi, e il milione e centomila è aumentato. La Compagnia però non è disposta a scendere da quanto richiesto, anche perché c'è da chiudere il bilancio e quella è la cifra che manca.

Il filo del confronto non si è interrotto, oggi ci sarà un nuovo passaggio, ma a preoccupare è la scadenza di mercoledì prossimo che incombe: a San Benigno si riunirà l'assemblea della Compagnia unica e se non ci saranno i soldi necessari a chiudere il bilancio, il rischio, più che concreto, è che si riacenda la conflittualità in porto.

«Non abbiamo mai chiesto un ripiano del bilancio, abbiamo chiesto di applicare le tariffe per quello che sono, e stiamo parlan-

do di conguagli per arrivare alle tariffe massime stabilite. Siamo discutendo da settembre e nessuno aveva contestato i numeri» sottolinea il console della Culmv Antonio Benvenuti. Dall'altra parte i terminalisti, divisi fra coloro che sono pronti a pagare, ma chiedono anche la modifica del modello di lavoro, introducendo una nuova società (secondo l'articolo 16 della legge 84/94)

da affiancare alla Culmv (ipotesi già bocciata), e quelli che invece frenano sui soldi, in questi giorni hanno cercato una posizione condivisa. Tra falchi e colombe ha mediato il presidente della sezione terminalisti di Confindustria, Beppe Costa, ma fino a ieri pomeriggio la situazione non sembrava ancora sbloccata e prosegue la corsa contro

il tempo, con un count down arrivato a sei giorni. «Se ci spiegano come pensano di far quadrare i conti a partire dal prossimo anno, riducendo i costi e aumentando i ricavi, con quale meccanismo, siamo pronti a dare la cifra che chiedono per il 2012» spiegava Costa. Nessun problema replicano a distanza dalla Compagnia: «Se loro dicono quante giornate potremo fare quest'anno, con gli orari che abbiamo cambiato, la polivalenza, possiamo parlarne. Siamo pronti a discutere ancora del modello organizzativo, della responsabilità in tema di sicurezza, ma la partita dei soldi va chiusa adesso» dice Benvenuti. E oggi potrebbe essere la giornata dell'intesa se i terminalisti arriveranno ai 2 milioni e 400 mila richiesti.

[m.z.]

Giornata
di telefonate
e incontri

Mercoledì
l'assemblea
dei camalli

Fratelli D'Amato, opzione per cinque navi

Ravenna - Un varo, quello della "Fd Unbeatable" e una lettera d'intenti da parte della Fratelli D'Amato di Navigazione per realizzare, sempre nel cantiere ravennate Rosetti San Vitale presieduto da Medardo Ranieri e diretto da Cesario Mondelli, altre cinque unità, tutte platform supply vessel. La notizia era già nell'aria, ma la conferma è arrivata dallo stesso armatore D'Amato dopo il varo della "Fd Unbeatable". «Al momento - dice Luigi D'Amato - ci sono serrate trattative in corso per reperire i finanziamenti che dovrebbero arrivare da primari istituti di credito nord-europei entro la metà di maggio.

La commessa, del valore compreso tra i 120 e i 150 milioni di euro, prevede per le nuove unità consegne tra giugno 2014 e febbraio 2016». A far decidere l'armatore napoletano a effettuare un nuovo consistente ordine, pur in tempi così difficili, le informazioni che quotidianamente gli arrivano sui trend di utilizzo delle proprie navi dai suoi commerciali, i napoletani Riccardo Vuosi e Carlo Corcione distaccati a Londra. Informazioni che lo hanno convinto che «tra alti e bassi c'è ancora un buon potenziale di crescita». Le nuove platform supply vessel, così come le altre 10 finora realizzate nel Cantiere di Ravenna specializzato in questo tipo di imbarcazioni, avranno tutti nomi possenti a significare la perigliosità dei mari che sono chiamati ad affrontare e domare. Così come le precedenti ("Fd Remarkable", "Incomparable"...), anche l'unità numero nove appena consegnata e costruita per la napoletana Fratelli D'Amato ha un nome di grande impatto: "Fd Unbeatable".

Progettata dalla Rolls-Royce, tenuta a battesimo da Alessandra Colonna Castagna, consorte di Giuseppe Castagna, direttore generale di Banca Intesa San Paolo, l' "Imbattibile" sarà seguita dall'unità numero dieci "Fd Untouchable", in consegna entro maggio, che va così a completare l'ordine di 10 unità iniziato nel 2005. Costata circa 24 milioni di euro, la "Unbeatable" è lunga 82 metri (sette in più rispetto alle precedenti otto sorelle), larga 16 e viaggia ad una velocità massima di circa 14 nodi.

Ha una grande manovrabilità e adotta per la prima volta su queste costruzioni il dispositivo dual-frequency che consente un risparmio del combustibile di circa il 10 per cento. L' "Unbeatable" è ora diretta al porto di Aberdeen, in Scozia, da dove darà supporto ed assistenza alle piattaforme offshore del Mare del Nord. Due domande sono quasi d'obbligo ad un armatore abile come D'Amato: quali le previsioni per la ripresa dello shipping e, con la scadenza di Paolo d'Amico alla guida di Confitarma, chi vedrebbe come suo successore?

«L'equilibrio tra domanda e offerta - è il parere di D'Amato - avverrà in tempi diversi in funzione della tipologia di navi e delle oversupply prodotte in questi ultimi anni. Le prime a beneficiarne saranno le navi super economiche di prossima generazione per cui, per la ripresa, prevedo ancora tra i 12 ed i 18 mesi massimo. Per quanto invece attiene alla successione in Confitarma, dopo d'Amico vedrei di nuovo d'Amico, anche se mi sembra che questo non sia contemplato dallo Statuto a meno che non venga modificato».

Bianca d'Antonio

Il Vte ripristinerà gli impianti antincendio di 39 edifici

I privati in soccorso delle scuole pubbliche. Il Vte di Voltri risponde al bando di gara con il quale il Comune aveva chiesto la sponsorizzazione a sostegno dei costi di riqualificazione degli impianti antincendio negli istituti del territorio del Ponente cittadino. Trentanove edifici comunali che ospitano tutte le materne, elementari e medie, gli asili nido e le vespertine di Voltri, Prà e Pegli. Si infrange un tabù nella storia della scuola di Stato, la recessione apre le porte ai privati, al Voltri Terminal Europa con 50 mila euro, anticipando persino il ddl 953 (Ex Aprea) sulla riforma degli organi collegiali, che consente gli sponsor nei consigli di autonomia (sostituirebbero gli attuali consigli d'istituto). Una novità che dal mondo della scuola da una parte è salutata come boccata d'ossigeno; dall'altra, temuta perché il privato potrebbe togliere l'autonomia ai presidi e ai collegi dei docenti. Tanto è vero che nel bando il Comune si è riservato "di rifiutare sponsorizzazioni dove si possa ravvisare un conflitto di interesse tra l'attività pubblica e quella privata e dove si ravvisi nel messaggio pubblicitario un possibile pregiudizio e danno all'immagine".

L'idea del bando è stata partorita dal Municipio Ponente, guidato da Mauro Avvenente, per sopperire "alle scarse risorse a disposizione per far fronte alle esigenze degli istituti scolastici". Soprattutto nel campo della sicurezza e delle norme antincendio: la sostituzione delle manichette, di lampade di emergenza, di pannelli "safe-crash", di cassette porta-idranti, la surroga dei sensori di rilevamento. Restano esclusi gli interventi più pesanti e costosi: porte tagliafuoco, scale antincendio, uscite di sicurezza. È il "tallone d'Achille" degli edifici scolastici, tant'è che il comando provinciale dei vigili del fuoco ha stilato una "black-list", con l'80% di plessi "fuorilegge" rispetto al recente Dpr 151 del 2011, che fissa le regole in maniera più restrittiva.

La partecipazione del Vte si inserirebbe "nella politica di attenzione verso il territorio del Ponente". Per il Comune, infatti, "la presenza delle attività portuali implica una convivenza tra tessuto urbano e porto che, talvolta, deve confrontarsi con alcune criticità. E le iniziative di sponsorizzazione e di sostegno al territorio divengono elementi di compensazione".

Crociere, passeggeri oltre i sei milioni in otto anni il mercato è raddoppiato

Nel 2012, 6,14 milioni di cittadini europei hanno viaggiato in crociera: lo ha reso noto, in occasione del Seatrade di Miami, l'associazione internazionale Clia, la più grande del settore. Secondo i dati forniti da Clia Europe, il mercato europeo è raddoppiato negli ultimi 8 anni e oggi garantisce 315.000 posti di lavoro, e oltre 48 miliardi di dollari di contributo economico. La media degli ultimi 5 anni rileva, nel vecchio continente, un incremento dell'8%. La Germania ha registrato una crescita del 11%, coprendo in Europa una quota di mercato pari al 25%. Il Regno Unito guida invece la classifica «per provenienza», mentre la Francia ha registrato un +9%. «Il risultato di Italia e Spagna, in contrazione rispettivamente del 9% e del 18%, riflette il deterioramento della congiuntura economica dei due Paesi, nonostante il dato su entrambi i mercati rimanga positivo, considerando il trend di crescita degli ultimi 5 anni» precisa Clia. I croceristi italiani restano al terzo posto in Europa, rappresentando il 14% del totale dei passeggeri europei; il mercato italiano è cresciuto del 22% negli ultimi 5 anni.

Green Alliance riorganizza i servizi Asia-Nord Europa e quelli Asia-Mediterraneo

LIVORNO - CKYH - Green Alliance (Coscon, "K" Line, Yang Ming e Hanjin Shipping) ha annunciato la riorganizzazione della propria rete di servizi tra Asia e Nord Europa e quelli che collegano l'Asia con il Mediterraneo. A partire dai primi giorni di Aprile, infatti, CKYH - Green Alliance fornirà quattro linee (NE2, NE3, NE6 e NE7) sulle relazioni commerciali tra Asia e Nord Europa e tre (MD1, MD2 e MD3) che collegano l'Asia al Mediterraneo. Sarà sospeso l'attuale servizio NE1 e non sarà ripreso il servizio NE4 che era stato interrotto ad Ottobre 2012, mentre saranno mantenute le linee NE1 e NE4, continuando così ad offrire un servizio di qualità ai caricatori. Nel frattempo, CKYH - Green Alliance continuerà a mantenere la massima puntualità e affidabilità, fornendo un servizio di qualità ai clienti.

Di seguito le rotazioni delle linee Asia - Nord Europa. NE2: Xiamen, Kaohsiung, Yantian, Singapore, Rotterdam, Amburgo, Felixstowe, Anversa, Port Said, Singapore, Hong Kong, Xiamen. NE3: Xingang, Dalian, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Singapore, Rotterdam, Felixstowe, Amburgo, Anversa, Hong Kong, Xingang. NE6: Xingang, Kwangyang, Pusan, Shanghai, Xiamen, Yantian, Singapore, Algeciras, Amburgo, Rotterdam, Le Havre, Algeciras, Singapore, Yan tian, Hong Kong, Xingang. NE7: Ningbo, Shanghai, Nansha, Hong Kong, Singapore, Amburgo, Rotterdam, Felixstowe, Anversa, Singapore, Nansha, Yantian, Kaohsiung, Ningbo. Mentre la copertura dei porti nei servizi per il Mediterraneo, prevede le seguenti rotazioni.

MD1: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Nansha, Singapore, Pireo, La Spezia, Genova, Barcellona, Valencia, Pireo, Singapore, Hong Kong, Qingdao. MD2: Ningbo, Shanghai, Xiamen, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, Port Said, Ashdod, Genova, Barcellona, Fos, Port Said, Singapore, Hong Kong, Ningbo. MD3: Pusan, Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Yantian, Singapore, Port Said, Napoli, Livorno, La Spezia, Port Said, Singapore, Ho Chi Min, Hong Kong, Yantian, Ningbo.

La Commissione Europea presenta un progetto di direttiva per la gestione sostenibile delle zone costiere e marine

Maria Damanaki: «la nostra proposta inaugura una nuova fase della politica marittima integrata dell'Unione»

La Commissione Europea ha formulato un progetto di direttiva, che è stato presentato oggi, in cui sono confluite le proposte per migliorare la pianificazione delle attività marittime e la gestione delle zone costiere. L'obiettivo è di garantire che lo sviluppo delle attività marittime e costiere e l'utilizzo delle risorse offerte dal mare e dai litorali avvengano secondo modelli sostenibili.

«La nostra proposta - ha sottolineato il commissario europeo per gli Affari marittimi e la pesca, Maria Damanaki - inaugura una nuova fase della politica marittima integrata dell'Unione e offre un nuovo strumento per la nostra strategia a favore della crescita blu. Nel promuovere lo sviluppo sostenibile e gli investimenti a favore delle attività marittime, la direttiva contribuirà a concretizzare le potenzialità dell'economia blu dell'Europa per la crescita e l'occupazione».

«Oltre ad offrire un ambiente più sano e migliori condizioni di vita ai 200 milioni di cittadini dell'UE che vivono nelle regioni costiere - ha confermato il commissario europeo all'Ambiente, Janez Potocnik - questa iniziativa contribuirà a preservare litorali ed ecosistemi dalle caratteristiche uniche e diverse, che costituiscono habitat preziosi per le piante e gli animali».

In mancanza di un adeguato coordinamento - ha rilevato la Commissione UE - le crescenti attività umane ed economiche che hanno luogo nelle acque marine e nelle zone costiere (produzione di energia eolica offshore, posa di cavi e condutture sottomarini, trasporti marittimi, pesca e acquacoltura) possono intensificare la competizione per lo sfruttamento dello spazio marittimo e sottoporre risorse preziose a pressioni eccessive. Nell'ambito dell'azione proposta - ha spiegato la Commissione - gli Stati membri dovranno elaborare una mappatura di tali attività mediante piani di gestione dello spazio marittimo per un più efficace sfruttamento dei mari e sviluppare strategie di gestione delle zone costiere intese a coordinare le misure adottate nei diversi settori di intervento che interessano le attività presenti in tali zone. Per conformarsi ai requisiti minimi proposti dalla direttiva gli Stati membri dovranno garantire una pianificazione dello spazio marittimo e una gestione delle zone costiere in grado di promuovere una crescita sostenibile, favorendo nel contempo la partecipazione dei soggetti interessati e la cooperazione con gli Stati confinanti.

Secondo le stime della Commissione Europea, le misure di coordinamento ed efficientamento proposte con lo scopo di arrivare ad un unico strumento per bilanciare tutti gli interessi contribuiranno inoltre a rafforzare la certezza per gli investitori e a ridurre gli oneri amministrativi per gli operatori e le amministrazioni nazionali producendo risparmi, in particolare per le PMI, che potrebbero arrivare a 1,6 miliardi di euro in tutta l'Unione Europea.

Calo nel 2012 del traffico merci attraverso le Alpi svizzere

È ridisceso sotto la soglia di 40 milioni di tonnellate

Nel 2012 il volume delle merci transitate attraverso le Alpi svizzere è ridisceso sotto la soglia storica di 40 milioni di tonnellate nette, superata per la prima volta nel 2008 e successivamente nel 2011, attestandosi a 37,5 milioni di tonnellate, con una contrazione del 6,4% sul 2011. Nel complesso il calo è stato più marcato nel comparto ferroviario, che ha totalizzato 23,7 milioni di tonnellate (-7,5%), che su quello stradale, che ha registrato un traffico di 13,8 milioni di tonnellate (-4,5%).

L'Ufficio Federale elvetico dei Trasporti (UFT), comunicando tali dati, ha spiegato che nel 2012 la situazione economica, soprattutto in Italia, ha avuto un impatto negativo sul trasporto di merci attraverso le Alpi svizzere e che hanno inciso anche imprevisti come la chiusura a giugno della linea ferroviaria del San Gottardo a seguito della frana staccatasi a Gurnellen.

Nel traffico merci stradale la diminuzione dei transiti transalpini di veicoli pesanti si è accentuata nel secondo semestre del 2012 (-5,4%) rispetto al primo (-3,6%), per un totale di 1,209 milioni di camion sull'arco dell'anno. Si tratta - ha rilevato l'UFT - di un valore inferiore del 14% rispetto all'anno di riferimento 2000, ma tuttora superiore al valore limite stabilito nella legge svizzera sul trasferimento del traffico merci che prevede 650.000 corse annue dal 2018.

Nel traffico merci ferroviario, invece, la diminuzione è stata maggiore nel primo semestre (-11,1%) rispetto al secondo (-3,4%). La sensibile differenza tra i due semestri - ha precisato l'UFT - si spiega in particolare con la chiusura della linea del San Gottardo dal 5 giugno al 2 luglio 2012, che in queste quattro settimane ha fatto precipitare i transiti su quest'asse a meno di 200.000 tonnellate nette contro gli 1,2 milioni degli altri mesi. Durante la chiusura della linea del San Gottardo il traffico merci è fortemente aumentato sull'asse del Lötschberg-Sempione. Tuttavia, ciò non è stato sufficiente a compensare la contrazione rilevata sia nel primo semestre che nel secondo su questo corridoio, a sua volta rimasto chiuso in agosto per tre settimane a causa di lavori di risanamento.

Il trasporto combinato non accompagnato (TCNA) è risultato il meno colpito nel 2012 (-4,4%): l'asse del San Gottardo, il più importante per il traffico nord-sud, ha presentato nuovamente una tendenza positiva nella seconda metà dell'anno. È rimasta invece negativa l'evoluzione del trasporto transalpino in carri completi e della strada viaggiante (rispettivamente -12,8% e -11,4% sull'arco del 2012).