

RASSEGNA STAMPA 23 SETTEMBRE 2011

Fonte:



Liguria diventa il primo terminal crociere italiano

Dragaggi e nuove banchine: così la

ALBERTO QUARATI

GENOVA. È il biglietto da visita del porto e della città, la storica stazione di Ponte dei Mille da dove partirono il "Rex" e tutti gli altri grandi transatlantici che fecero di Genova la porta dell'America. Domani alle 11.00, con sei mesi di anticipo rispetto alla tabella di marcia, aprirà ufficialmente la stazione marittima potenziata, l'ultimo tassello di un'opera di riqualificazione iniziata due anni fa con i dragaggi e prima ancora con il rifacimento della passeggiata.

Il prolungamento di Ponte dei Mille a 340 metri, permetterà di ospitare le maxi-navi da crociera messe in circolazione negli ultimi anni dalle compagnie di navigazione. Teoricamente, anche la "Oasis of the Seas", la nave più grande del mondo, in grado di trasportare oltre 5.600 passeggeri e lunga 360 metri. Genova potrà così avere quattro accosti per grandi navi da crociera, che diventeranno cinque a primavera, quando sarà operativa la banchina di Ponte Parodi. In questo modo, Genova avrà la stessa potenza di fuoco dei maggiori terminal italiani: Civitavecchia (il porto di Roma, sei accosti) e Venezia (cinque accosti).

In un giorno, al massimo del suo potenziale, il terminal crociere di Genova potrà ospitare quattro grandi navi per un numero complessivo di 18.000 persone. «Ponte dei Mille ha due accosti. A Levante, potranno ormeggiare navi fino a 5.000 passeggeri - spiega Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime -. A Ponente, la nuova banchina che inauguriamo sabato potrà ospitare unità fino a 5.600 passeggeri». Sulla banchina adia-

cente, Ponte Doria, «a Levante possono arrivare navi fino a 3.500 passeggeri, a Ponente unità da 4.000».

Con l'ulteriore accosto di Ponte Parodi a primavera dell'anno prossimo, in aggiunta ai tre accosti - che frequentemente diventano quattro - del Terminal Costa Crociere di Savona, la Liguria conterà nove-dieci accosti: il primo terminal crociere italiano, senza contare le toccate sul Tigullio o gli esperimenti della Spezia. «Ponte dei Mille - spiega il presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo - è la prima grande opera aperta e conclusa sotto il mio mandato, senza dimenticare che il materiale dei dragaggi sta riempiendo Calata Bettolo, dove nascerà il nuovo terminal container».

Il potenziamento di Ponte dei Mille - soprattutto i dragaggi - fu a lungo sollecitato da Msc, e non è un caso che oggi la compagnia di Apon-te controlli complessivamente oltre il 50% delle quote di Stazioni Marittime. Sulla lunghezza dell'accosto, Monzani ricorda che «due anni fa, quando il presidente di Royal Caribbean, Adam Goldstein, era passato da Genova per presentare la "Oasis", avevamo avuto con lui un incontro, insieme a Merlo e al presidente della Regione, Claudio Burlando. Fu allora che decidemmo che era necessario avere una struttura che potesse ospitare la nave più grande del mondo». Per il momento, Rccl - dopo aver abbandonato i progetti di ingresso tra gli azionisti di Stazioni Marittime - ha confermato il raddoppio delle toccate per il prossimo anno, con "Mariner of the Seas" (3.300 passeggeri), che saranno 14. Per ora Msc non svela i suoi piani per il 2012 - la compagnia dovrebbe concludere l'anno con 735 mila passeggeri - anche se non è escluso l'arrivo di una nave in più a Genova, oltre alle sette che già scalano il porto.

quarati@ilsecoloxix.it

DA SINGAPORE L'ULTIMA SCOMMESSA PORTACONTAINER DA 18.000 TEU

GENOVA. La corsa al gigantismo navale continua anche nel comparto merci, e in particolare la competizione fra le grandi compagnie risulta è molto forte nel settore dei container: dopo i danesi di Maersk Line, che a marzo hanno concluso un ordine per 20 navi da 18 mila teu (l'unità di misura con la quale si conta i container), ieri è stato il turno di Seaspn, società di Singapore con una flotta di 65 navi. L'amministratore delegato Gerry Wang ha annunciato l'intenzione di ordinare un gruppo di unità sempre da 18 mila teu, che nei progetti della compagnia dovrebbero poi essere noleggiate da operatori terzi. Come Maersk, Seaspn costruirà in Corea del Sud. Si apre così ufficialmente una seconda fase del gigantismo navale:

non sono passati nemmeno sei anni da quando Maersk presentava la sua ammiraglia "Emma", da 10 mila teu, a quell'epoca considerata la nave più grande del mondo. Unità così grandi servono a creare economie di scala sulle due grandi rotte intercontinentali: Asia-Europa e Asia-Pacifico. Raramente queste navi toccheranno scali di destinazione, più spesso scaleranno i grandi porti di trasbordo, dove via via la merce sarà trasferita a navi più piccole per i servizi feeder. Finora Maersk era un caso isolato. Salvo progetti segreti, a seguire i danesi questa volta non siano i diretti concorrenti (Msc o Cma Cgm, rispettivamente se-

conda e terza compagnia mondiale del settore), ma un global carrier di medie dimensioni come Seaspn.

Wang ha dichiarato che il progetto sarà avviato non appena Seaspn avrà la sufficiente disponibilità finanziaria. Una nave da 18 mila teu costa circa 180 milioni di dollari (per fare un paragone, un'unità da crociera da più di 3.000 passeggeri costa oltre 300 milioni). Finora le navi più grandi di Msc trasportano fino a 14 mila teu, quelle di Cma Cgm 16 mila. Il mercato - fortemente depresso sotto il profilo dei noli, ma con volumi comunque in crescita - aspetta di vedere chi rilancerà.

A. GUA.

Savona

Convogli merci fra Vado e Mortara

Una delegazione savonese guidata dal presidente della Port Authority Rino Canavese (foto) ha annunciato ieri al convegno sulla mobilità che si è svolto a Pavia, l'avvio del nuovo collegamento ferroviario fra il porto di Vado e il polo logistico di Mortara. I convogli verranno allestiti con le merci di Infineum e Grendi.

MORACE: «CIN GARANTIRÀ LA CONTINUITÀ TERRITORIALE»

Roma - La Cin, Compagnia italiana di navigazione, garantirà la continuità territoriale mantenendo le stesse rotte. Ad assicurarlo è l'amministratore delegato di Cin, **Ettore Morace**, nel corso di un'audizione alla **Commissione lavori pubblici del Senato**, convocata per condurre un'indagine conoscitiva su trasporto marittimo e continuità territoriale.

In merito al via libera dell'**Antitrust europeo**, dal quale dipende il destino dell'atto di compravendita, Morace si limita a dire: «aspettiamo» - aggiungendo che il pagamento verrà perfezionato «quando arriverà il placet di Bruxelles» e i contributi pubblici (72 milioni di euro l'anno per otto anni).

L'accordo prevede, infatti, la cessione di **Tirrenia** per 380 milioni di euro, che Cin sborserà in due tranche: 200 milioni subito e 180 dopo aver incassato i contributi pubblici. Al momento «la garanzia dei contributi non c'è», spiega Morace, precisando che i 380 milioni di euro sono frutto della valutazione di **Banca Profilo**.

Cin garantisce inoltre l'ammodernamento della flotta: «Cinque navi vanno immediatamente rottamate e sostituite con navi più moderne e più veloci che acquisteremo sul mercato», dice Morace, spiegando: «non faremo nuove navi innanzi tutto perché non conviene, visto che il mercato è bassissimo, e poi perché non abbiamo il tempo di aspettare due anni per la consegna».

Morace è tornato sul tema del caro-tariffe estivo affermando che gli amministratori non avevano altra scelta. Dati alla mano, il numero uno di Cin ha fatto notare che «in due anni (2009-2011) il carburante è aumentato del 90%. In particolare, tra il 2010 e il 2011 l'incremento è stato pari al 27%, il che significa 27 milioni di euro in più».

Ferrovia litoranea nasce l'alleanza

Bruxelles. «Non è accettabile, per un grande porto come Genova, che ogni settimana un treno merci colleghi Milano alle banchine di Barcellona. Significa che c'è qualcosa che non funziona nell'intero sistema logistico del Paese, e che fino ad oggi è stato fatto poco o niente per invertire questa rotta». Lo sfogo di **Tirreno Bianchi**, console della compagnia portuale Pietro Chiesa e vice presidente dell'associazione **Ferrmed**, arriva al termine di una giornata importante per la portualità sud europea. Per la prima volta, infatti, le città della sponda Nord del Mediterraneo uniscono le forze e decidono di "fare lobby" per sostenere la realizzazione di una ferrovia in grado di unire la **Spagna** all'Italia. «Barcellona, Marsiglia e Genova sanno che la soluzione più logica è proprio quella: una linea litoranea dedicata alle merci - spiega Bianchi -. Genova e la Liguria, in questo modo, riacquisterebbero una nuova centralità continentale. I dubbi sulla fattibilità della Torino- Lione e il conflitto tra i governi di Francia e Italia sulle compensazioni dei costi dell'opera ci devono far guardare all'opportunità di collegare l'Alto Tirreno alle infrastrutture già progettate e in via di ultimazione del Centro-Europa. Senza sottovalutare la centralità del **Terzo valico**, è necessario già oggi intervenire per migliorare le reti esistenti e cogliere tutte le opportunità competitive. Questo è l'ultimo appello per Genova e l'Italia». Ed è proprio questa la tesi sostenuta da Bianchi (unico italiano in Ferrmed) nel corso dell'assemblea generale dell'associazione. Una tesi sposata in pieno dal segretario generale Joan Amorós: «Non investire con forza e risorse sulla rete infrastrutturale europea sarebbe per la crescita dell'Europa stessa non una semplice battuta d'arresto, ma un vero e proprio balzo all'indietro che soffocherebbe il principale strumento di rilancio dell'economia continentale».

«Genova, la città, il suo porto, sottoscrivono e rilanciano con forza e piena convinzione il manifesto Ferrmed- dice il sindaco **Marta Vincenzi** -. Tutte le città coinvolte sono città porto che condividono un punto di vista comune rispetto sul concetto stesso di crescita, sviluppo compatibile del traffico merci e al tempo stesso del territorio. Genova mette a disposizione le proprie competenze portuali e industriali affinché si possa realizzare il progetto Ferrmed». «Già nelle prossime settimane il lavoro iniziato oggi si aprirà a tutte le realtà coinvolte a partire dai comuni che ci hanno manifestato la propria adesione fin d subito: Rotterdam, Marsiglia, Stoccolma, Lione e Milano - conclude Bianchi - Speriamo che il bacio finale tra Marta Vincenzi e il sindaco di Barcellona **Xavier Trias** tra gli applausi dei delegati e le telecamere della stampa internazionale sia il miglior auspicio per i porti del Mediterraneo».

r. b.

RINA, STRATEGIE GREEN PER LA FILIERA NAUTICA

Montecarlo - Dai progetti ai cantieri costruttori passando attraverso l'eco-compatibilità degli apparati di bordo. Questo, in sintesi, l'aggiornamento della strategia "green" per l'industria nautica targata **Rina** in materia di nuove notazioni di classe volontarie.

L'occasione per fare il punto della situazione è scaturita ieri durante la manifestazione **Rina Green Night** organizzata nella giornata inaugurale del Monaco Yacht Show 2011 a Montecarlo con la consegna dei certificati **Green Plus** ai cantieri italiani **Columbus Yachts** (**Gruppo Palumbo Napoli**), **Rossinavi** e **San Lorenzo** che hanno realizzato rispettivamente i m/y 177' Prima, Numptia e Santa Anna presenti nelle acque di Port Hercules. Pur in presenza di una congiuntura critica per il settore dello yachting, qualcosa sembra muoversi sul segmento medio alto. Il gruppo Palumbo Napoli, tramite la già citata Columbus Yachts, ha in portafoglio un 61 metri e sabato scorso ha firmato un secondo contratto per la costruzione di un 38 metri la cui consegna è prevista nel 2013 mentre sul fronte ambientale il patron di Azimut Benetti, **Paolo Vitelli** ha confermato che il proprio gruppo ha ottenuto pochi giorni fa la certificazione ambientale **BS 18001-2007** inerente la gestione della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro .

«L'attenzione rivolta alle tematiche ambientali è andata sempre più delineandosi come una caratteristica fondamentale della nostra attività – ha affermato l'Amministratore delegato del Rina **Ugo Salerno**. (foto)

Negli ultimi anni, oltre al settore dei megayacht e delle navi da crociera (nel corso della manifestazione è stata anche assegnata la 2011 Green Cruise a **Costa Crociere** ndr) si è assistito anche a un sempre crescente numero di cantieri nautici che hanno investito in ricerca e innovazione per lo sviluppo di imbarcazioni sotto i 24 m, produzioni seriali, progettate e costruite nel rispetto dei più elevati standard ambientali.

Da qui la scelta di consegnare al **Gruppo Azimut Benetti**, al **Gruppo Ferretti**, a **Princess Yacht International** e **Sunseeker International** una targa che sancisse il valore del loro impegno in questo ambito.

L'industria nautica rappresenta attualmente circa il 5% del fatturato complessivo del Rina equivalente ad un valore di 210 milioni di € mentre sono circa 1300 gli yacht attualmente in Classe

Nella cornice monegasca dell'**Hotel Hermitage** sono stati, tra gli altri, assegnati dal Rina altri riconoscimenti alla **Grandi Lavori Fincosit** impegnata in un progetto di miglioramento della gestione ambientale, **Enel Trade** (progetto riduzioni emissioni in Cina), Arval (Gruppo **Bnp Paribas**) e **Unicredit Leasing**.

A.M.

Massidda attende l'ok di Matteoli (una formalità)

CAGLIARI - Il senatore Pdl, Piergiorgio Massidda, è a un passo dalla presidenza dell'Autorità portuale di Cagliari: dopo il passaggio al Senato anche la commissione Trasporti della Camera ha votato sì all'indicazione della sua candidatura da parte del ministro dei Trasporti Altero Matteoli.

E ora per l'ufficializzazione manca proprio soltanto l'ok dello stesso Matteoli. Una formalità data per scontata, dal momento che era stato lo stesso ministro, con l'indicazione di Massidda, ad avviare l'iter che ha portato il nome del senatore all'esame delle due Commissioni parlamentari.

Il mandato del presidente uscente Paolo Fadda è scaduto nei giorni scorsi ma per il numero uno dell'Authority, nominato nel Settembre del 2007, è scattata la proroga automatica che consente la prosecuzione dell'incarico sino alla formalizzazione della nomina del suo successore.

«Il mio obiettivo - spiega Massidda pensando già al prossimo incarico - è quello di creare migliaia di posti di lavoro rafforzando le vocazioni turistica e commerciale del porto, sfruttando al massimo anche la vicinanza con l'aeroporto. La prossima settimana sarò ad Amburgo a un'importante Fiera internazionale delle crociere per allacciare nuovi contatti e favorire l'arrivo di nuovi visitatori».

Tra i traguardi che il senatore spera di raggiungere al più presto, anche il via libera alla zona franca al porto canale di Cagliari. Un argomento di cui in Sardegna si parla da circa trent'anni: finora però ancora niente, nonostante l'avvio della procedura per l'azionariato della società. «Sto pensando - annuncia Massidda - a una zona franca modernizzata. E con la collaborazione e il coinvolgimento di tutti gli enti».

In Capitaneria a Gioia Tauro comando a Diego Tomat

GIOIA TAURO - Nella mattinata di ieri si è tenuta, nei locali dell'Autorità portuale, la visita di cortesia del comandante uscente della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro, Giuseppe Andronaco, che ha accompagnato, nel dare il cambio di comando, il suo successore comandante Diego Tomat che, a giorni, assumerà ufficialmente la guida della Capitaneria del porto calabro.

A fare gli onori di casa, il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Grimaldi e il segretario generale Salvatore Silvestri.

La visita, dai toni decisamente cordiali, è stata l'occasione per suggellare l'importante e proficua collaborazione tra due Enti dello Stato che, in sinergia, governano e sorvegliano il territorio. Dopo una breve visita ai locali dell'Autorità, sono state affrontate le diverse tematiche inerenti le difficoltà che, in questo momento di crisi economica, hanno investito gli scali marittimi nazionali e nello specifico quello di Gioia Tauro.

Il presidente Grimaldi nel salutare il comandante Andronaco, ha espresso la sua stima personale, e a nome dell'Ente, al professionista e all'uomo: «ha avuto sempre un approccio costruttivo alla risoluzione dei vari problemi e non si è mai trincerato su facili dinieghi».

Poi con uno sguardo rivolto al futuro-presente ha augurato buon lavoro al neo comandante Tomat: «sono certo - ha detto - che l'attenta collaborazione, avuta fino ad oggi, continuerà ad essere alimentata con la stessa attenzione di sempre».

Disegno di legge del governo dominicano per la privatizzazione di tutti i porti nazionali

L'obiettivo è anche di attirare risorse economiche per la modernizzazione delle infrastrutture

La Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria (CPMSP), l'agenzia governativa dominicana costituita nel 2005 e incaricata di coordinare il funzionamento delle istituzioni che operano i porti nazionali, ha annunciato di aver predisposto un progetto di riforma della legislazione portuale che definisce il quadro giuridico per assegnare in concessione al settore privato tutte le banchine portuali attualmente gestite dallo Stato.

L'obiettivo del governo con tale proposta - ha spiegato il segretario del CPMSP, José Napoleón Domínguez - è di accrescere il commercio internazionale della Repubblica Dominicana e di aumentare gli introiti in valuta estera attraverso la dogana nonché di aggiornare una normativa obsoleta che risale al 1970, anno in cui fu promulgata la legge che creò l'Autoridad Portuaria Dominicana.

«Il commercio estero - ha sottolineato Napoleón Domínguez - è prioritario in quanto incide sulle entrate di valute estere ed è quindi desiderio del presidente Leonel Fernández, che ha creato questa Comisión con l'obiettivo di promuovere la modernizzazione, che i porti rendano un servizio migliore al Paese».

L'obiettivo del governo è di privatizzare tutti i 12 porti nazionali di Santo Domingo, Río Haina, Boca Chica, La Romana, Puerto Plata, Manzanillo, San Pedro de Macorís, Samana, Azua, Barahona e Cabo Rojo (Pedernales) nonché il porto di Caucedo, che peraltro è già operato da un'impresa privata: il gruppo terminalistico DP World di Dubai.

Con la nuova normativa si intende affidare all'Autorità Portuale il ruolo di ente coordinatore delle attività ed esecutore delle norme e delle misure fiscali assunte dal Consejo Nacional Portuario. L'intento è anche di attirare risorse economiche per la modernizzazione delle infrastrutture portuali nazionali.

Regole. La nuova proposta sul prospetto informativo di rete (Pir)

Mano tesa dei privati alle Fs

Morena Pivetti

«Meglio collaborare prima, e trovare soluzioni condivise, che litigare e scontrarsi poi. L'oggetto del contendere è il Pir, il Prospetto informativo della rete, che stabilisce annualmente le modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria e regola i rapporti tra gestore dei binari e imprese che offrono il servizio di trasporto, passeggeri e merci. I due fronti che - finora - si sono contrapposti sono Rete ferroviaria italiana, Rfi, che redige il prospetto, e le aziende riunite nel Forum del trasporto ferroviario - Ntv, Arriva Db, Arenaways, Assofer e Fercargo - che molto hanno protestato in primavera contro il Pir del 2011.

Ieri il Forum ha offerto un ra-

moscello d'ulivo alla società del Gruppo Fs mettendo sul tavolo, con largo anticipo, una proposta di prospetto per il 2012, ispirata a tre principi: certezza delle regole, cooperazione e trasparenza. «Vogliamo contribuire allo sviluppo del trasporto ferroviario - ha detto il presidente di Fercargo, Giacomo Di Patrizi - e alla massima efficienza del sistema in un'ottica di collaborazione tra operatori e gestore della rete».

Regole stabili, spiegano, perché le norme del Pir hanno spesso un impatto rilevante sull'organizzazione aziendale e sui conti economici. «Modifiche continue e annuali - insistono - creano difficoltà». Si propone, quindi, di concordare a dicembre di quest'anno il



Pir

● **Prospetto informativo di rete.** È lo strumento che regola i rapporti tra gestore dell'infrastruttura - Rfi, Gruppo Fs - e le imprese ferroviarie e definisce annualmente le regole di accesso e utilizzo di binari e terminal. Questo documento definisce annualmente la disciplina di accesso e utilizzo dei binari, dei raccordi e dei terminal da parte delle imprese ferroviarie

Pir che andrà in vigore non a gennaio del 2012 (come ora) ma a gennaio del 2013, così che quando gli operatori, ad aprile 2012, chiederanno le tracce per far circolare i treni, sappiano cosa li aspetterà quando effettueranno il servizio.

Al titolo collaborazione troviamo la seconda, importante novità, che riguarda le operazioni di sgombero dei binari per guasti ai convogli. Ora la responsabilità è affidata alle sole imprese ferroviarie che, per farvi fronte, hanno costituito dei pool per i carri soccorso. Il Forum sollecita «un sistema unico di soccorso nazionale, al quale tutti siano obbligati a partecipare, programmato e con la regia di Rfi, per sbloccare la linea nel minor tempo possibile».

Infine la trasparenza: si chiedono dati dettagliati sullo stato e il livello di utilizzo delle singole infrastrutture ferroviarie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA