

INTERVISTA A MANUEL GRIMALDI

«Il vero malato d'Europa è la Germania, non la Grecia»

I traffici ellenici sono calati nel 2009 del 20%. «Ma il peggio è già passato»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. La crisi greca fa tremare l'Europa ma, nello shipping, una delle prime industrie del Paese, la debolezza degli ellenici pare proprio non esistere. Anzi. La Grecia può contare su un comparto solido, mentre proprio Francia e Germania sono in forte difficoltà. La conferma arriva dalla testimonianza di un armatore italiano, Manuel Grimaldi, che conosce bene il mercato dei trasporti marittimi sia nel Mediterraneo orientale sia nel Nord Europa. Il gruppo Grimaldi Napoli di cui è titolare controlla infatti, fra l'altro, la compagnia greca Minoan Lines e quella finlandese Finlines, che opera soprattutto nel mar Baltico. «La Grecia - dice l'armatore partenopeo - non è l'Islanda, non è pensabile il fallimento di uno Stato sovrano come questo. Certo, questa situazione verrà pagata con misure di rigore e con un rallentamento della crescita».

La crisi finanziaria può avere conseguenze sull'attività ar-

matoriale e sui traffici con la Grecia?

«La Grecia vive problemi finanziari dettati da una crisi che è durata a lungo, ma noi armatori le conseguenze le abbiamo già subite. Il nostro comparto anticipa i cicli e il punto più basso lo abbiamo toccato fra novembre 2008 e febbraio 2009. Le linee marittime con la Grecia hanno subito nel corso del 2009 un calo di attività del 20%. Per il futuro non mi aspetto ulteriori peggioramenti. Certo, la ripresa sarà dura, ma le banche greche, come la National Bank of Greece, al pari di quelle italiane, non avevano rischiato come quelle di altri paesi e oggi sono più solide. D'altra parte abbiamo registrato una contrazione ben maggiore nel mar Baltico, in Russia, Finlandia e Svezia, che in Grecia. Forse si è avvertito meno perché sono paesi più ricchi, ma la contrazione dei volumi in importazione e esportazione è stata molto forte, con la punta della Russia dove si è perso il 50% dei traffici».

Qual è la situazione di Minoan Lines?

«È la società più solida della Gre-

cia. In 5 anni è stato dimezzato il debito da 500 a 250 milioni di euro, mentre i depositi sui nostri conti sono in attivo, grazie anche alla vendita della nostra quota di Hellenic a Anek, a cui la stiamo cedendo per 130 milioni di euro».

Gli armatori greci qualche anno fa erano molto intraprendenti anche all'estero. Oggi questi concorrenti fanno meno paura?

«I greci sono gli armatori più bravi del mondo, anche a comprare in momenti in cui i prezzi sono bassi. In Adriatico oltre a Minoan, ci sono Attica e Superfast, che si muovono con molta responsabilità. Attica ad esempio ha tolto una nave da Ancona, vendendola a Brittany Ferries. E poi hanno tradizionalmente una forza grandissima nei settori bulk e tanker, che adesso vanno bene. Chi rischia di più in questo momento sono le compagnie tedesche. A parte Hapag Lloyd, ci sono molti casi di investitori che non sono armatori veri e che oggi si trovano con i noleggi scaduti a dover rinnovare i contratti a valori più bassi, soprattutto nel trasporto di contenitori».

ghiara@ilsecoloxix.it

IL GRUPPO HA LA MAGGIORANZA DEL VTE

Psa, cambio in Europa Timmermans lascia

Arriva Yang, lavorò a Voltri nel 2001-2002

GENOVA. Bye Bye mister Pierre Timmermans: il cambio ai vertici di Psa, il terminalista di Singapore che insieme al gruppo Gip gestisce il porto di Voltri attraverso Vte, fa contenti gli operatori genovesi. Pierre Timmermans, belga, a fine mese lascerà l'incarico di responsabile per l'Europa del gruppo e al suo posto arriverà David Yang. Yang sarà responsabile di Psa per l'Europa e per il Mediterraneo. Per i genovesi, è una vecchia conoscenza: Yang ha infatti lavorato a Voltri per due anni, nel 2001-2002. Non solo: è sposato con una donna italiana e uno dei suoi figli è nato proprio a Genova. Il manager andrà a vivere ad Anversa, secondo porto del gruppo dopo Psa, ma pare che prenderà casa anche in Italia, un segnale di attenzione quindi per il porto di Genova.

Ma c'è un altro motivo per cui sotto la Lanterna si sorride: il nome di Timmermans è legato per i genovesi alla Caporetto di inizio 2008, quando il management europeo impose al Vte (allora controllato al 100% da Psa) di adottare il software Cosmos per la gestione dei traffici. Già utilizzato

ad Anversa, a Genova Cosmos creò per più di un mese guai indicibili. Porto bloccato, container persi nei piazzali. Il presidente del porto Luigi Merlo minacciò il ritiro della concessione. Psa, per tamponare il guaio, staccò dall'area "Europa" il Mediterraneo, e quindi Genova, affidandola proprio a Yang, allora responsabile per il Medio Oriente e il sud Asia.

Non solo: Psa ha, dopo quella esperienza, aperto la strada al "patto" e allo scambio azionario con Gip, con l'obiettivo palese di recuperare efficienza a Voltri appoggiandosi a un gruppo genovese con più esperienza sul territorio.

Da allora, le cose sono lentamente migliorate. Oggi Vte, dopo un biennio nero, sta recuperando traffici e la produttività è salita a 22 movimenti ora per gru. Risultati considerati soddisfacenti. Jan Van Mossevelde, che dopo il disastro del software Cosmos era dato in partenza, manterrà invece il posto di numero uno del terminal di Voltri almeno sino a fine anno.

SA. C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL CASO
GENOVA**
**Il belga
impose a Vte
il software
che perdeva
i container**



YEMEN, DP WORLD INVESTE ANCORA: 270 MILIONI PER I MOLI DI ADEN

NONOSTANTE i pirati, il terrorismo che imperversa nel Paese più povero dell'area araba, la crisi, Dp World pianifica il grande salto nel porto container yemenita di Aden. Nel 2009, con un calo del 39% rispetto all'anno precedente, i traffici si sono ridotti a 265.500 teu. Eppure il gruppo sta investendo 270 milioni di dollari per approfondire i fondali del canale d'accesso e dotarsi di nuove gru e mezzi di movimentazione per accogliere le portacontainer più grandi e arrivare a una capacità di movimentazione di 900.000 teu l'anno.

MARINA MILITARE

A Spezia la "Cavour" il "Doria" e il "Duilio"

Le tre unità resteranno per un paio di anni

PIERANGELO CAITI

SARANNO dislocate alla Spezia due delle fregate Classe Soldati attualmente a Taranto "in modo da realizzare un maggiore bilanciamento nella distribuzione territoriale delle forze e nel carico di lavoro degli Arsenali." Lo ha annunciato il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Ammiraglio Paolo La Rosa durante la sua visita di commiato ai reparti del Dipartimento in previsione di lasciare l'incarico il 23 febbraio all'Ammiraglio di Squadra Bruno Branciforte. La Rosa ha anche annunciato la previsione "di mantenere alla Spezia le nuove unità maggiori (vale a dire la portaerei Cavour ed i caccia Doria e Duilio), per tempi congrui all'acquisizione della piena operatività", cioè almeno per un paio d'anni. Parlando delle nuove costruzioni navali, che riguardano da vicino la sopravvivenza e la tranquillità del carico di lavoro del cantiere del Muggiano, La Rosa ha sottolineato come siano ormai

sei le nuove fregate tipo Fremm, su un totale di dieci previste, il cui programma è stato consolidato. «Siamo riusciti a lanciare nuovi programmi navali e ad impostarne altri, secondo un piano mirato al mantenimento e all'ulteriore sviluppo di uno strumento bilanciato in tutte le sue componenti e dotato di unità tecnologicamente avanzate, perfettamente integrate a livello interforze ed interoperabili a livello internazionale - ha spiegato La Rosa - di questo quadro evolutivo l'area spezzina è elemento chiave, dove le nuove navi vengono costruite ed allestite sotto il controllo dell'Ufficio Allestimenti e Collaudi Nuove Navi della Marina, ubicato al Muggiano». La Rosa ha sottolineato come il programma delle Fremm abbia un valore di oltre 4 miliardi di Euro, e le unità andranno a sostituire, tra il 2013 ed il 2022, le otto fregate classe

Maestrale ed i quattro pattugliatori classe Soldati. Tutte le nuove unità, costruite in parte al Muggiano, saranno completamente allestite e collaudate nel cantiere spezzino di Fincantieri dove saranno costruiti anche i due altri sommergibili U-212A, destinati a sostituire, entro il 2016, le ultime unità della classe Sauro.

L'ammiraglio La Rosa ha anche ricordato come l'Arsenale sia "al

centro della realtà marittima della Spezia, motore dell'economia del territorio". «In questi anni l'area dipartimentale ha anche visto crescere le attività del Centro di Supporto e Sperimentazione

Navale (ex Mariperman) e del Centro Interforze di Munizionamento Avanzato, segmenti qualificatissimi del nostro sistema - ha proseguito La Rosa - e la Marina ha appoggiato la presenza e l'attività del Nurc, il centro Nato per le ricerche sull'ambiente subacqueo, che a La Spezia ha trovato la propria sede dal lontano 1959 e che interagisce con gli ambienti tecnico-scientifici, nazionali e internazionali, specie qui dove molto fervore è in

atto nel settore della ricerca. Proprio per questo abbiamo sostenuto non solo il transito di nave Leonardo, la più moderna unità del Nurc, nei registri della Marina Militare ma anche lo sviluppo del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine del quale il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale costituisce un importante partner».



La portaerei Cavour

TRASFERIMENTI

Saranno dislocate nella base navale due delle fregate Classe Soldati ora a Taranto



L'INTERVISTA

«Alla politica serve un coraggio opposto di quello di Canavese: dire no a cemento e carbone e sì ad un futuro ecocompatibile»

L'assessore regionale Zunino replica al presidente del porto. «Diciamo basta a chi contrappone lavoro e ambiente»

SAVONA. «Ha ragione il presidente del porto Rino Canavese: la politica ha bisogno di coraggio. Ma del coraggio opposto rispetto a quello che intende lui: coraggio di dire di no alla finta innovazione».

Franco Zunino, assessore regionale all'ambiente di Rifondazione Comunista, non ha apprezzato l'invito di Canavese che dalle pagine di questo giornale l'altro giorno ha accusato «i politici che criticano le scelte senza avere piena cognizione di causa» e sottolineato l'importanza «che chi ha un ruolo pubblico grazie alla politica abbia il coraggio di scegliere per il bene della collettività».

Cosa la fa più irritare: l'accusa di "ignoranza" o la mancanza di coraggio?

«Io condivido con Canavese il richiamo al coraggio della politica ma ad un coraggio esattamente opposto a quello che intende lui: il coraggio dell'innovazione vera e di non ripercorrere strade vecchie».

Quali sono queste strade vecchie?

«Il carbone per esempio, e l'idea che il territorio e l'ambiente siano in contrapposizione al lavoro e allo sviluppo».

Si spieghi meglio.

«Oggi ci vuole il coraggio di capire che lavoro e ambiente non sono più in contrapposizione ma che

proprio valorizzando l'ambiente si possono trovare nuove risorse per il mercato del lavoro».

Esempi?

«Prima di fare un esempio sottolineo che il presidente degli Stati Uniti Obama, che non credo possa essere considerato un ecoterrorista o un comunista, pensa all'economia ambientale come alla risorsa fondamentale per uscire dalla crisi. Il coraggio, in pratica, dev'essere decidere di andare verso nuovi percorsi e non continuare a battere strade che forse avevano un senso un tempo ma oggi non l'hanno più. Proprio le strade dello sviluppo che propone Canavese: carbone, cementificazioni, torri in mezzo al mare, piattaforme».

Per ora sulla torre di Fuksas avete vinto voi.

«Quando si dice no alla Margonara si dice no a quel tipo di sviluppo proposto, è ora di puntare alla qualità e all'ecocompatibilità che sono risorse preziose».

Come finirà per la piattaforma Maersk?

«I dati sono quelli di questi giorni che parlano di un decremento delle merci portuali abbastanza consistente, al di là delle dichiarazioni di parte. Diminuiscono le merci e di conseguenza i container e allora mi domando: ma è proprio utile investire le risorse della Maersk in una

piattaforma che inciderà pesantemente sulla costa e opererà in un mercato che sta registrando segni negativi dovunque?».

Perdere la Maersk non le sembra un azzardo?

«Perché non iniziare un ragionamento su come investire le stesse risorse su banchine già esistenti che non stanno lavorando? Le abbiamo anche qui da noi, non serve andare tanto lontano, spazi per chi vuole investire e operare ci sono già

anche senza altre colate di cemento in mezzo al mare. Questo è il coraggio che dovremmo avere tutti: parlare delle banchine che sono deserte e dove non arrivano merci, e ipotizzare che su quelle banchine vada ad operare per esempio la Maersk».

E su Tirreno Power? L'azienda ha avvisato: partiranno denunce contro chi demonizza la Centrale.

«Dire che la loro sia una politica di conservazione basata su sistemi antichi, trattandosi di carbone, non mi pare un'accusa ma un dato di fatto. Io credo che il futuro non possa essere il carbone e il pesante impatto ambientale che questo ha sul territorio. Il futuro sono le energie alternative, il fotovoltaico, l'energia pulita. Bisogna avere coraggio di crederci e di puntarci. È questo il coraggio che io voglio avere».

D. FREC.

TEMPI PIÙ RAPIDI PER IL PONTE A RASO IN DARSENA

Giù le baracche entro fine anno

Authority conferma al Comune la data delle demolizioni

WATERFRONT

DARIO FRECCERO

SAVONA. Le ruspe non sono ancora partite ma dire che potrà esserci un'ulteriore proroga per la vita delle baracche savonesi, dopo l'incontro di ieri in Autorità portuale, è un azzardo. L'incontro tra l'Authority (il presidente Rino Canavese) e il Comune (il sindaco Federico Berruti e l'assessore all'urbanistica Livio Di Tullio) per parlare di varie tematiche riguardanti l'arenile e il porto, a cominciare dal futuro delle baracche, non si è concluso con una stretta di mano. Le posizioni sui manufatti balneari restano distanti e il tentativo che il Comune ha fatto di "ammorbire" la posizione dell'Authority si è concluso con un nulla di fatto. Alla fine non si è infatti andati oltre la proroga già spuntata dall'assessore Di Tullio nell'ultimo comitato portuale di gennaio: le baracche di Miramare, Fornaci e Zinola, potranno vivere fino al 31 dicembre ma non un giorno di più, e quelle del Prolungamento ancora meno visto che c'era già un vecchio accordo con i titolari

per la demolizione anticipata.

«La posizione dell'Authority è quella del rispetto delle norme che prevedono non possano essere più lasciate strutture balneari ad uso privato - ha ribadito Rino Canavese - Non ci saranno forzature nei tempi, la linea però del nostro ente non potrà cambiare perché andrebbe contro la legge. Sia chiaro che non è una posizione contro qualcuno ma di naturale applicazione delle norme che dovunque valgono allo stesso modo per tutti». «Noi non contrastiamo il principio della legge - spiega l'assessore Di Tullio - tuttavia valutavamo e valutiamo ancora se ci possono essere dei margini per trovare qualche compromesso almeno fino quando concretamente non inizieranno i cantieri sul lungomare: il 31 dicembre è difficile che la nuova passeggiata per Zinola sia già in costruzione, da qui l'ipotesi di vedere se si può far coincidere la demolizione con l'effettivo bisogno delle aree per il cantiere».

La sensazione però è che sarà molto difficile trovarlo il compromesso.

«Vedremo - dice il sindaco Berruti - le ragioni dell'Autorità portuale sono forti e sicuramente fondate, è comunque positivo che con l'ente portuale sia aperto il confronto su un ar-

gomento così sentito da chi in quelle baracche ha passato tanti anni e vi è fortemente legato». Sullo sfondo resta la posizione più estrema del vice-sindaco Paolo Caviglia che da mesi ha sposato la causa dei concessionari di Zinola e la sua proposta, radicale, l'ha già messa sul piatto: che l'Autorità portuale ceda al Comune la gestione di tutte le spiagge savonesi e quindi anche la gestione dei manufatti che ci sono. Con l'idea, ovviamente, di non demolirli ma "ripensarli".

Sempre ieri il sindaco Berruti ha poi fatto presente all'Autorità portuale i problemi del ponte levatoio della darsena sempre fuori uso per quel che riguarda l'accesso dei disabili. Infatti su questo aspetto in una recente commissione consiliare per l'abbattimento delle barriere architettoniche il sindaco è stato "investito" dalle lamentele dei componenti. Da qui la palla girata ai diretti interessati, l'Autorità portuale padrona del ponte blu, che per bocca del presidente ha replicato di voler velocizzare l'iter per il nuovo ponte (sarà a raso e senza più scale) eliminando così il problema all'origine. «Perché ogni volta che ripariamo la scala per i disabili, c'è qualcuno che la rompe, e ogni volta ci costa moltissimo».

freccero@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**NUOVI TRAFFICI
GARA A VENEZIA
PER IL TERMINAL FRUTTA**

L'AUTORITA' portuale di Venezia, attraverso la sua controllata APV Investimenti SpA, ha pubblicato un bando di gara con termine il 25 febbraio 2010 per la realizzazione e quindi la gestione di un terminal ortofrutta a temperatura controllata

**MILLEPROROGHE
I PORTI POTRANNO
AZZERARE LE TASSE**

LE AUTORITA' portuali per l'anno in corso e per il 2011, in via sperimentale, potranno diminuire fino all'azzeramento le tasse portuali e di ancoraggio. È prevista una proroga fin al 16 aprile 2010, invece, per il versamento dei premi assicurativi delle imprese di autotrasporto merci in conto terzi

ULTIMATUM 
**I lavoratori
del porto
chiedono
regole chiare**

I dipendenti dell'Autorità portuale lanciano l'ultimatum: se con l'incontro di martedì prossimo non inizierà il confronto sulla riorganizzazione dell'ente, scatterà lo sciopero. Sono passati due anni dall'insediamento di Luigi Merlo alla presidenza, ed è vero che il suo non è stato un debutto facile, con una serie di emergenze da affrontare, ma il tema dell'organizzazione e del funzionamento della struttura non è secondario sottolineano i rappresentanti sindacali. Il volantino appeso a palazzo San Giorgio, firmato da Filt-Cgil, Fit-Cisle Uil-Trasporti elenca i temi da affrontare. Punto primo: ripristinare i meccanismi organizzativi a tutti i livelli per un più efficace sistema di governo dei processi. Secondo: identificare un sistema di responsabilità chiaro e preciso. Terzo: comunicare e condividere le strategie di sviluppo con la struttura. Quarto: conoscere il modello organizzativo che i vertici si propongono di realizzare. La struttura di Palazzo San Giorgio, uscita un po' "rattoppata" dalla precedente gestione, che aveva creato un clima di sfiducia all'interno e di divisione, ora vorrebbe un'organizzazione più chiara e definita: «Le questioni che abbiamo posto sono per noi urgentissime anche per restituire all'ente la "dignità" che merita all'interno di una realtà portuale sempre più complessa e bisognosa di risposte rapide ed efficaci».

[m.z.]

Il retroscena

Indagine su calata Bettolo, i dubbi di Aponte

LASUA verità su quella calata, costatagli un'informazione di garanzia per abuso d'ufficio, arriverà nelle prossime settimane con una memoria scritta. Per ora Gianluigi Aponte, l'armatore proprietario della Msc, secondo gruppo al mondo per il trasporto di container, preferisce attendere e vedere gli sviluppi della vicenda. Ma negli ambienti dello shipping ci si interroga sulle conseguenze che l'armatore potrebbe prendere dopo che i magistrati hanno deciso di indagare per la mancata gara pubblica sul terminal che nascerà dal tombamento della calata Bettolo l'ex presidente Giovanni Novi, il terminalista Luigi Negri, l'armatore Aldo Grimaldi e appunto lui, Gianluigi Aponte. Come sono andate le cose, è noto. Quando l'**authority** mise per la prima volta in gara il Multipurpose fu proprio la Msc ad assicurarsi la vittoria. Partita chiusa? Niente affatto. Apon-

La "pubblica affissione" non basta, ci vuole un bando di gara. Ma fra tre anni la Msc potrebbe già aver fatto altre scelte

te rinunciò, lasciando **all'authority** quello spazio poi diviso nell'indigesto spezzatino, e optò per un'altra soluzione, l'ingresso nel capitale di un nuovo soggetto candidato all'agente della Bettolo "tombata", il Consorzio Bettolo. Soci dell'avventura, Negri, titolare del Sech, e Aldo Grimaldi, che cedette le sue quote ad Aponte prima di uscire di scena. La contestazione per abuso d'ufficio al presidente dell'epoca Novi e agli altri soggetti è proprio legata alla scelta di procedere attra-

verso una "pubblica affissione", e non un bando di gara, per la raccolta delle offerte. L'attuale presidente Merlo ha deciso di mettere in gara l'area, non appena sarà completato il riempimento. E nell'attesa? Msc ha interessi in tutto il mondo e la Liguria è la prima regione italiana per volumi d'affari. Di fatto, le crociere della Msc hanno consentito alla Stazione Marittima di rialzare la testa e non sorprende l'interesse di Aponte per l'aeroporto, con cui si potrebbero realizzare grandi sinergie. Discorso differente per le merci. Msc sceglie i porti sulla base delle sue convenienze e degli spazi messi a disposizione. L'idea iniziale era quella di far convergere alla Bettolo "tombata" un traffico di oltre mezzo milione di container. Se altri arriveranno prima, Genova perderà anche questa partita.

(massimo minella)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'inchiesta sui moli

Sequestri e denunce, il nuovo fronte del porto

Violazioni edilizie: sigilli a un capannone di tre piani e a una maxigrù dei pescatori

MARCO PREVE

TRE sequestri e almeno trenta denunce sono la prima raffica di provvedimenti del nuovo fronte portuale aperto dalla procura. Questa volta, dopo i canoni demaniali, nel mirino ci sono le violazioni edilizie e in particolare quelle attinenti alla sicurezza. E poi tutte quelle baracche e container utilizzati come uffici o laboratori, spuntati senza autorizzazione e senza ordine, che a volte danno l'impressione di essere in mezzo ad una favela.

La campagna di verifiche urbanistiche paesaggistiche che il pm Walter Cotugno ha affidato ai finanziari della Stazione Navale ha già prodotto alcuni importanti risultati.

I sequestri, con conseguenti denunce, hanno colpito la De Martini Research, azienda leader nel settore dell'impiantistica e della meccanica navale che si trova in via dei Pescatori, e poi l'Unione Dilettanti Pesca di Molo Giano.

Nel grande modulo che la De Martini divide con la Polipodio

(tra l'altro anche questa suddivisione sarebbe oggetto di ulteriori approfondimenti da parte degli inquirenti), azienda specializzata in sistemi contro la corrosione degli scafi, i militari hanno posto i sigilli ad una struttura metallica di tre piani che era stata realizzata internamente per ospitarvi gli uffici della De Martini. Secondo l'accusa, pur avendo chiesto il permesso all'Autorità Portuale, non erano invece state richieste gli obblighi nulla osta edilizi previsti dai regolamenti comunali e in particolare il collaudo statico della struttura, in base al Testo Unico in Materia Edilizia del 2001. L'ufficio abusivo è stato così sgomberato in attesa di regolare autorizzazione (ieri Repubblica ha tentato inutilmente di contattare per telefono e via mail la società).

Stesso tipo di contestazioni nei confronti dell'Unione Dilettanti Pesca nel porticciolo Duca degli Abruzzi. In questo caso il sequestro riguarda lo strumento fondamentale: la gru per la movimentazione delle quasi cento barche dei circa 160 soci che qualche anno fa era stata spostata da un punto all'altro dell'area.

Sigilli anche ad una "baracca" abusiva su due piani, priva di regolari permessi all'interno della quale era stata anche allestita una cucina con tanto di allaccio alla rete del gas.

Carlo Bongini, presidente della storica associazione fondata nel 1928, è infuriato: «Siamo completamente paralizzati da mesi per quella che è una caccia alle streghe. Il collaudo statico noi lo abbiamo fatto, d'accordo abbiamo presentato al documentazione dopo che la gru era già stata installata, ma allora che ci dicano cosa dobbiamo fare. Dobbiamo buttarla giù e rifare tutto dall'inizio? Va bene, basta saperlo. Quanto alla struttura, quello è vero, i permessi non ci sono ma è frutto delle vecchie regole del porto, di quando 40 anni fa si chiedeva permesso per una tettoia e poi... Comunque pagheremo il dovuto e poi faremo una sanatoria secondo quanto previsto dall'ultimo condono edilizio del governo Berlusconi».

L'operazione di riordino urbanistico della procura, che si accompagna anche ad un piano dell'Authority di messa in sicurezza delle aree e delle strade in-

terne al porto, pur essendo iniziata da poco ha già però originato alcune decine di fascicoli. Denunce che potrebbero tramutarsi in altrettanti sequestri. Chi

ha voluto e potuto, perché le strutture abusive erano facilmente rimovibili (baracche di lamiera anche di tre piani costruite su tubi Innocenti, container accatastati), nell'arco di poche ore ha cancellato il "corpo del reato" facendo così venire meno le contestazioni. Tra i casi più evidenti le strutture di Calza Motonautica, sempre in via dei Pescatori, dove l'area è attualmente ripulita e in regola.

Ma non tutto è così semplice. Ad esempio, è ormai sotto sequestro da quasi un anno il cosiddetto "villaggio" abusivo di container accanto alla Mariotti, l'azienda delle riparazioni navali dell'ex presidente degli industriali Marco Bisagno. Anche in quel caso vennero contestate — e fu la prima volta — violazioni in materia paesaggistica, e da allora si attende una definizione della vicenda da parte del Comune che ha la competenza in materia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti caldi



I CANONI

L'inizio dell'inchiesta della procura risale all'autunno 2006. Con i sequestri a Prà parte l'indagine sulle concessioni e i canoni demaniali



MULTIPURPOSE

La spartizione del terminal sfocia in un'indagine che coinvolge l'ex presidente dell'Autortà, imprenditori, avvocati e funzionari



URBANISTICA

Il nuovo fronte aperto da procura e finanza riguarda le violazioni edilizie ed urbanistiche stabilite da regolamenti comunali con ricadute sul tema sicurezza

Colpite dal provvedimento De Martini Research e l'Unione Dilettanti di molo Giano

Baracche e container utilizzati come uffici e laboratori danno l'idea di una favela

PRIVATIZZAZIONE ❖ Lettera aperta del consigliere comunale di Pro-Sinistra europea Antonio Bruno

«Non tagliate gli impiegati di Tirrenia»

Il timore è che con la privatizzazione di Tirrenia non ci siano problemi occupazionali per i marittimi, ma per gli impiegati si profilino invece tagli. A Genova il personale amministrativo ammonta a circa sessanta persone che potrebbero perdere il posto. Per questo il capogruppo in consiglio comunale di Pro-Sinistra europea Antonio Bruno, ha scritto una lettera aperta all'amministratore delegato di Tirrenia, Franco Pecorini, per chiedergli di farsi promo-

tore presso il governo dell'impegno che i futuri acquirenti della compagnia di navigazione pubblica mantengano i livelli occupazionali «almeno» per gli otto anni in cui potranno beneficiare di una convenzione con lo Stato. «Secondo voci circolate di recente - scrive Bruno - Lei avrebbe affermato che, con la privatizzazione della società da lei amministrata si verrebbero a configurare, per il personale amministrativo, esuberanti ammontanti a circa un centinaio di addetti, concentrati soprattutto nelle sedi di Genova, Venezia e Civitavecchia. Tenu- to conto che, a quanto mi risulta, il personale attualmente impiegato presso le suddette sedi è di circa 60 persone a Genova, 20 a Venezia e 20



Bruno

a Civitavecchia, appare evidente che i citati esuberanti riguarderebbero in maniera preponderante la sede di Genova, il che è decisamente preoccupante, considerate le enormi difficoltà che gravano sul mondo del lavoro».

Gli armatori privati che sono pronti a scendere in campo per aggiudicarsi la flotta non hanno mai nascosto che qualche esubero potrebbe essere inevitabile, proprio nel settore amministrativo, ma il meccanismo di privatizzazione è appena partito e la discussione comincerà più avanti. Bruno però chiede subito a Pecorini di smentire le voci di tagli e lo investe del ruolo di "garante" dell'occupazione nella fase del passaggio.

LIBERALIZZAZIONE DEL SETTORE. NUOVA LINEA PASSEGGERI MONACO-VERONA-BOLOGNA

Ferrovie, tedeschi e austriaci in agguato

Kampp: «Per la prima volta viene offerto un pacchetto transfrontaliero»

«Per la prima volta viene offerto un pacchetto transfrontaliero sul mercato ferroviario liberalizzato dell'Unione europea e noi siamo dei pionieri». Lo ha affermato Marco Kampp, direttore generale della "Brenner-Kooperation Bd", la cooperazione tra le ferrovie tedesche (Db), quelle austriache (Obb) e Le Nord (Ferrovie Nord Milano), per la gestione dei collegamenti a lunga percorrenza tra Monaco di Baviera e Verona, con diramazioni a Milano e Bologna: in tutto 5 coppie di treni al giorno, con una media di 2.000 passeggeri.

Dopo aver chiarito che «Db e Obb hanno acquistato tracce che Trenitalia ha liberato», Kampp ha spiegato che «il servizio è partito bene e il riscontro dei clienti è soddisfacente». «Siamo a favore della concorrenza - ha aggiunto - perché è una condizione per migliorare la qualità del servizio ai clienti, a patto che ci siano condizioni eque sul mercato». Alcune difficoltà però gli austro-tedeschi coadiuvati da Le Nord le hanno incontrate proprio nel rapporto con Rfi, la società del gruppo Fs che gestisce l'infrastruttura (binari e stazioni). «Avevamo chiesto le stesse tracce che prima utilizzava Trenitalia - ha spiegato Giorgio Spadi, direttore di Le Nord - ma Rfi ha spostato l'arrivo a Milano dalla Stazione Centrale a Porta Garibaldi ed ha aumentato di un'ora il tempo di percorrenza del treno sulla Milano-Verona».



Treni della flotta Deutsche Bahn. I tedeschi sono attirati dal mercato ferroviario italiano

Inoltre bisogna ancora sciogliere i nodi relativi all'utilizzo degli apparati per la manutenzione e la pulizia dei treni, conferiti da Rfi a Trenitalia: «a Milano abbiamo ottenuto una piattaforma, ma per Verona e Bologna stiamo ancora discutendo con Trenitalia». Db e Obb hanno poi chiesto di poter utilizzare le biglietterie delle stazioni, ma Trenitalia, come ha spiegato Kampp, «ci ha detto di no». «Sono le regole della concorrenza», ha commentato lacerico il manager tedesco. I viaggiatori possono acquistare in compenso

il biglietto su internet o a bordo dei treni senza sovrapprezzo. Le ferrovie tedesche e austriache, inoltre, hanno annunciato l'investimento di 1 miliardo di euro per attività promozionali, la prima delle quali è annunciata per San Valentino, con 1.000 biglietti a 1 euro per viaggiare tra Monaco e l'Italia attraverso il Brennero.

Quanto a una possibile alleanza con la Ntv di Luca Cordero di Montezemolo e Diego Della Valle, che sono appoggiati dalle ferrovie Fran-

cesi (Sncf), la strategia degli austro-tedeschi è stata spiegata da Jens Roeder, vicepresidente della divisione business e alleanze internazionali di Db Fernverkehr: «Ntv - ha affermato - vuole percorrere l'asse Nord-Sud del paese, noi seguiremo gli sviluppi e prenderemo delle decisioni». A differenza di Ntv, interessata all'alta velocità, l'alleanza Db-Obb-Le Nord punta però alla linea tradizionale che, proprio con l'avvento dei supertreni, potrebbe offrire ampio spazio ai Railjet che saranno introdotti a partire dal 2011.

TERMINAL CONTAINER

Yemen, Dp World scommette sul rilancio del porto di Aden

Nonostante i pirati, il terrorismo che imperversa nel Paese più povero dell'area araba, la crisi, Dp World pianifica il grande salto nel porto container yemenita di Aden. Nel 2008, il governo aveva formato una joint con il gruppo di Dubai per costruire e gestire un terminal nella città nel sud del Paese, strategicamente posizionata sulla costa sudovest della penisola araba. Cresciuto negli anni passati come tappa obbligata per le navi che dovevano rifornirsi di gasolio prima di attraversare il Canale, il porto di Aden ha sofferto la pirateria, la crisi, ma anche l'avvento delle grandi portacontainer che non richiedevano più lo stop obbligato per rifornirsi. Nel 2009, con un calo del 39% rispetto all'anno precedente, i traffici si erano ridotti a 265.500 teu. Ma, soprattutto, pesa la pirateria, «un vero problema» ha commentato Mohamed Mubarak Bin Aefan, a capo della società di gestione del porto. I numeri: gli attacchi sono cresciuti nel 2009 del 40% in tutto il mondo, più della

metà dei 406 attacchi conteggiati si sono verificati all'imboccatura del golfo di Aden, secondo i dati dell'International Maritime Bureau.

Nonostante tutto questo, ha spiegato Bin Aefan, la società di gestione sta investendo 270 milioni di dollari per approfondire i fondali del canale d'accesso e dotarsi di nuove gru e mezzi di movimentazione per accogliere le portacontainer più grandi. Il progetto è quello di fare di Aden un hub a servizio dell'East Africa e del Golfo. Gli investimenti sull'area sono molti: Total ha annunciato un progetto da 4,5 miliardi di dollari per esportare gas naturale liquefatto dal sud dello Yemen. Per il terminal container, il progetto è quello di passare a breve da una capacità di movimentazione di 500mila teu a 900mila. In previsione anche la costruzione di un bacino per le riparazioni. Ma questo è il progetto a breve termine: per il 2025, infatti, il business plan indica l'obiettivo di movimentare 2,2 milioni di teu.

IL SALONE DI BERLINO

Fruit Logistica record: a Berlino 53mila visitatori da 130 Paesi

Fruit Logistica si conferma salone leader per il settore ortofrutticolo e chiude l'edizione 2010 con un nuovo record di presenze: nei tre giorni della rassegna 53.000 visitatori, provenienti da 130 Paesi (+6% rispetto al 2009). Ne dà notizia un comunicato degli organizzatori della Messe Berlin GmbH, sottolineando i numeri record raggiunti anche dagli espositori: 2.302 provenienti da 71 Paesi (nel 2009, 2.283 espositori da 78 Paesi). «Con l'89% di espositori esteri e l'80% di visitatori esteri, Fruit Logistica 2010 è stata più che mai internazionale - dichiara Christian Gke, amministratore Delegato della Messe Berlin GmbH - Nessun settore al mondo possiede un salone con un ruolo così spiccatamente leader nel mercato. Qui si riuniscono tutti i partner commerciali della filiera ortofrutticola mondiale».

Vincitore del Fruit Logistica Innovation Awards 2010 - conclude la nota - è stato "Arils Removal Tool" (Art), uno strumento prodotto dalla società israeliana Mehadrin Tnuport

Export per sbucciare e sgranare il melograno. Di spicco la partecipazione degli espositori italiani: oltre 440 tra società, consorzi ed enti hanno presentato a Berlino l'eccellenza italiana, coprendo oltre 9.600 metri quadrati di superficie espositiva (2009: 8869 mq). In vetrina, per promuovere e consolidare all'estero l'immagine di alta qualità del made in Italy ortofrutticolo, l'Istituto italiano per il Commercio Estero - Ice e molteplici realtà territoriali italiane: Puglia, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Piemonte, Sardegna, Veneto, Alto Adige, Trentino, la provincia di Caltanissetta, Ragusa, Siracusa.

Da sottolineare, come avviene ormai da anni, la presenza del Cso (Centro servizi ortofrutticoli) che per l'edizione 2010 ha ulteriormente ingrandito la già folta presenza di operatori del settore a «Piazza Italia»: circa una trentina di società italiane leader di settore hanno promosso con grande successo la qualità, la salubrità e l'innovazione dell'ortofrutta italiana nel mondo.

Bono: «Non abbandoneremo i cassintegrati»

«Riporteremo in azienda i «cassintegrati il prima possibile, non chiuderemo nessun cantiere»: lo ha affermato mercoledì sera l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, partecipando a un consiglio comunale allargato a Monfalcone (Gorizia).

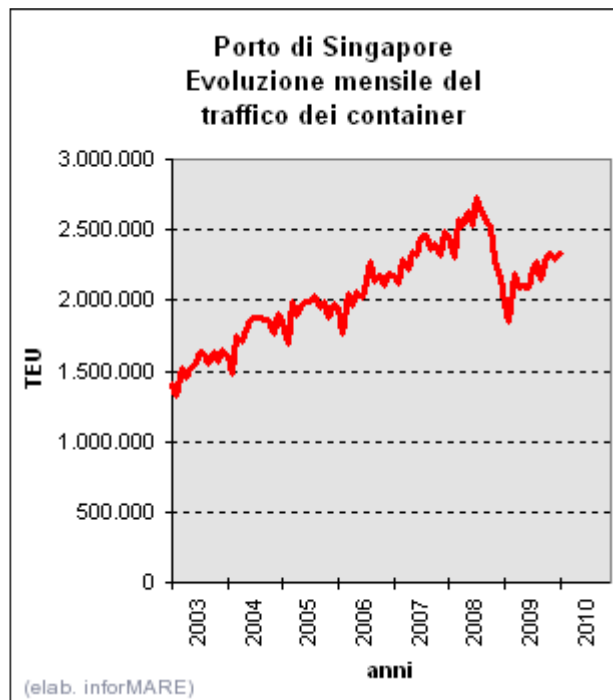
Invitato alla riunione, cui hanno preso parte rappresentanti di altri Comuni dell'Isontino e dei sindacati, Bono ha sottolineato che «va salvaguardato un patrimonio industriale del Paese», e ricordando che «non esiste al mondo un'azienda complessa come Fincantieri» ha ribadito che «non vogliamo chiudere nessuno dei cantieri, tutti con una storia antica legata al Paese».

«Per mantenere l'assetto - ha quindi ricordato - occorrono 10-15 nuove navi all'anno. Se diminuiscono, le riflessioni vanno fatte insieme perché l'azienda è di tutti, management, sindacato, Governo e istituzioni. L'azienda porta ricchezza e nel Paese - ha concluso - va riscoperta la cultura e la dignità del lavoro manifatturiero».

In gennaio il traffico dei container nel porto di Singapore è risalito del 18,1%

Lo scalo asiatico ha movimentato 2.332.100 teu

Lo scorso mese il porto di Singapore ha recuperato gran parte del traffico containerizzato perduto nel gennaio 2009 avendo movimentato 2.332.100 teu, con una progressione del 18,1% rispetto a 1.974.400 teu totalizzati nel gennaio dello scorso anno, mese nel quale era stata registrata una flessione del 19,6% del traffico rispetto al gennaio 2008.



INFORMARE

Domani in Spagna entrerà in vigore una nuova normativa sul contratto di trasporto delle merci via terra

Rimpiazzerà le norme per il settore contenute nel Codice del Commercio

Domani in Spagna entrerà in vigore la legge 15/2009, adottata lo scorso 11 novembre, che definisce il contratto di trasporto delle merci su strada e ferrovia e prende il posto delle norme per il settore contenute nel Codice del Commercio.

La nuova legge - ha evidenziato il governo spagnolo - ha l'obiettivo di migliorare la qualità del trasporto su strada e di creare uno spazio ferroviario integrato, efficiente, competitivo e sicuro in linea con gli orientamenti della legislazione dell'Unione Europea in materia di trasporti. La legge rafforza la tutela dei consumatori e disciplina questioni importanti tra cui la responsabilità delle parti e il loro ambito. Va inoltre rilevato - ha spiegato l'esecutivo - che, poiché le convenzioni internazionali non prevedono una regolamentazione completa del contratto di trasporto, la legge contiene una versione aggiornata e corretta della regolamentazione dei diversi aspetti del trasporto merci via terra che si riallaccia alla tradizione spagnola in materia.

INFORMARE

Publicato il bando di gara per la realizzazione di un terminal ortofrutta nel porto di Venezia

Le offerte dovranno includere sia la gestione dell'impianto portuale che la ristrutturazione dell'edificio esistente a magazzino del freddo

L'Autorità portuale di Venezia, attraverso la sua controllata APV Investimenti Spa, ha pubblicato un bando di gara con termine il prossimo 25 febbraio per la realizzazione di un terminal ortofrutta a temperatura controllata. L'obiettivo - ha spiegato l'ente portuale - è di sviluppare il traffico ortofrutticolo in import ed export nello scalo veneziano anche a seguito degli accordi stipulati con il porto egiziano di Alessandria e con il porto siriano di Tartous (*inforMARE* del [22 ottobre](#) 2009 e [1 febbraio](#) 2010).

La realizzazione di un complesso denominato “Magazzini del Freddo - Terminal Ortofrutta” sarà effettuata attraverso la trasformazione di una porzione di un immobile di proprietà dell'Autorità Portuale che si trova all'interno del porto commerciale a Venezia-Marghera, in via Banchina dell'Azoto. Le offerte dovranno includere sia la gestione della piattaforma logistica del terminal che la ristrutturazione dell'edificio esistente in un ambiente idoneo ad accogliere traffici ortofrutticoli e similari.

L'immobile verrà dato in locazione per sei anni (con la possibilità di rinnovo) per un valore complessivo dell'offerta di ristrutturazione che non deve superare i 2,9 milioni di euro.

Il centro logistico dedicato alle merci deperibili - ha precisato l'ente portuale - si svilupperà su 13mila metri quadri. Il primo lotto, pari a tremila metri quadri con una capacità di 2000 pallet per carico, dovrà essere operativo a partire dal prossimo giugno 2010.

L'Autorità Portuale ha ricordato che dalla prossima estate sarà operativa una linea settimanale di trasporto ro-ro e ro-pax (merci e passeggeri) tra Venezia ed i paesi del Mediterraneo orientale che, insieme con il nuovo terminal ortofrutta, contribuirà all'aumento dei traffici. Inoltre l'ente ha ricordato di avere in corso accordi con l'ufficio fitosanitario, la sanità marittima e le dogane che mirano alla semplificazione delle procedure di controllo nei confronti dei carichi di ortofrutta e provenienti dall'Egitto, dalla Siria e dagli altri paesi del Mediterraneo e che renderanno il porto di Venezia un terminale agevolato sia per l'export dei prodotti italiani come le mele sia per l'import di merci deperibili.

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

RELEASE 02.12

INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

Pubblicazione realizzata da Redivo SAS * Via San Giacomo 15 * 16128 Genova
Tel. e Fax 010582939 Dir. 010584647 * e-mail: redivo@tin.it

Venerdì 12 Febbraio 2010 Sommario

Nuovo servizio fra la Cina ed il Med di CSAV Norasia
Profondo rosso per NOL
Aumenti Hapag-Lloyd e Msc
Volumi record a Fuzhou
Ocean Freight ottiene sequestro nave Seaarland
Golden Ocean in ripresa

Venezia, gara per il terminal ortofrutta
Veneto, sconti per le merci via treno
Wilh. Wilhelmsen in ripresa a fine anno
Utli in crescita per il gruppo Rolls Royce
Panalpina e Kuehne + Nagel nel mirino dell'UE
Enzo Visone nuovo Presidente di Silversea Cruises
Scalo inaugurale a Le Havre per AIDAblu

NUOVO SERVIZIO FRA LA CINA ED IL MED DI CSAV NORASIA

Il prossimo 18 Marzo CSAV Norasia di Hong Kong lancerà un nuovo servizio settimanale fra la Cina e il Mediterraneo occidentale, con l'impiego di dieci portacontainer da circa 5.000 teus. La rotazione del nuovo collegamento, denominato Mare Nostrum Service (MNS), sarà Xingang, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Chiwan, Port Kelang, Malta, Genova, Fos, Barcellona, Valencia, Malta, Gedda, Port Kelang e di nuovo Xingang.

PROFONDO ROSSO PER NOL

Il gruppo Neptune Orient Lines (NOL) di Singapore ha chiuso il 2009 con una perdita netta di \$ 741 milioni, a fronte di un fratturato sceso del 30% a \$ 6,5 miliardi. Il risultato operativo è stato negativo per \$ 651 milioni. La quasi totalità del risultato negativo dipende dalla performance della controllata APL nei servizi di linea container, che

ha avuto un risultato operativo negativo di \$ 731 milioni a fronte dell'utile di \$ 73 milioni ottenuto nel 2008. Ma anche la divisione terminalistica e di quella logistica hanno chiuso l'anno in flessione, con risultati operativi rispettivamente in diminuzione del 16% a \$ 54 milioni e del 54% a \$ 32 milioni.

AUMENTI HAPAG-LLOYD E MSC

Come tutte le altre maggiori compagnie di linea, anche Hapag-Lloyd e Msc hanno annunciato un General rate Increase fra il Far East e l'Europa. Con effetto dal 1° Aprile, la compagnia tedesca applicherà un aumento delle rate di nolo fra il Far East (Giappone escluso) e l'Europa di \$ 250 per teu. Dal canto suo Hapag-Lloyd, a far data dal 1° Aprile, introdurrà aumenti con validità di sei e dodici mesi dal Giappone al Mediterraneo e Nord Europa di \$ 1.200 per container da 20' e \$ 1.400 per container da 40'. Con effetto dal 1° Aprile la Msc ha intanto annunciato un General Rate Increase

dal Nord Europa e dal Mediterraneo al Canada e al Messico di \$ 300 per container da 20' e \$ 400 per container da 40'. Dalla stessa data, l'aumento dai porti del Mediterraneo a quelli degli Stati Uniti sarà di \$ 400 dollari per container da 20' e \$ 500 dollari per container da 40'.

VOLUMI RECORD A FUZHOU

Il porto cinese di Fuzhou ha chiuso il mese di Gennaio con la movimentazione di 4,1 milioni di tonnellate di merci, nuovo record storico per lo scalo, che ha ottenuto un incremento del 58% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. La movimentazione container è cresciuta del 33,6% a 113.400 teus, di cui 56.500 teus (+47%) al Fuzhou International Container Terminal. La movimentazione container è stata lo scorso anno di circa 500.000 teus.

OCEAN FREIGHT OTTIENE ARRESTO NAVE SEARLAND

La società greca Ocean Freight ha ottenuto l'arresto nel porto di Galveston, in Texas, della petroliera Aframax 'Monterin' operata dalla Seearland Shipping dell'armatore italiano m Antonio Zacchello, in una controversia legata al presunto mancato pagamento del nolo, per un importo nell'ordine del mezzo milione di dollari, da parte di una rinfusiera Panamax operata da un'altra compagnia facente riferimento allo stesso gruppo armatoriale.

GOLDEN OCEAN IN RIPRESA

Golden Ocean ha chiuso l'ultimo trimestre del 2009 con un utile netto di \$ 24,1 milioni a fronte dei \$ 6,7 milioni dello stesso periodo dello scorso anno. Sull'intero anno, tuttavia, l'utile è sceso dai \$ 380 milioni del 2008 a \$ 217 milioni. La compagnia, quotata alla Borsa di Oslo, dovrebbe presto esordire anche alla Borsa di Singapore.

VENEZIA, GARA PER IL TERMINAL ORTOFRUTTA

Tramite la controllata APV Investimenti, l'Autorità Portuale di Venezia ha pubblicato un bando di gara con scadenza il 25 febbraio 2010 per la realizzazione di un terminal ortofrutta a temperatura controllata. L'obiettivo è quello di sviluppare il traffico ortofrutticolo in import ed export nello scalo veneziano anche a seguito degli accordi stipulati con il Porto egiziano di Alessandria e con il Porto di Tartous. In vista dei nuovi traffici portuali con i paesi del mediterraneo orientale, l'Autorità portuale ha interesse alla realizzazione di un complesso denominato "Magazzini del freddo – Terminal ortofrutta", attraverso la trasformazione di una porzione di un immobile di sua proprietà che si trova all'interno del porto commerciale a Venezia – Marghera, in magazzini a temperatura controllata per la distribuzione di prodotti ortofrutticoli e similari, da assegnare in locazione d'uso commerciale. Le offerte dovranno perciò comprendere sia la gestione della piattaforma logistica del terminal che la ristrutturazione

dell'edificio esistente in un ambiente idoneo ad accogliere traffici ortofrutticoli e similari. L'immobile verrà dato in locazione per sei anni, con possibilità di rinnovo, per un valore complessivo di 2,9 milioni di euro. Il centro logistico dedicato alle merci deperibili si svilupperà su 13mila metri quadri. Il primo lotto, pari a tremila metri quadri con una capacità di 2000 pallet per carico, dovrà essere operativo a partire dal prossimo giugno 2010. Dalla prossima estate sarà operativa una linea settimanale di trasporto ro-ro e ro-pax (merci e passeggeri) tra Venezia ed i paesi del Mediterraneo orientale che, insieme con il nuovo terminal ortofrutta, contribuirà all'aumento dei traffici. Inoltre, sono in corso accordi con l'ufficio fitosanitario, la sanità marittima e le dogane per la semplificazione delle procedure di controllo nei confronti dei carichi di ortofrutta e provenienti dall'Egitto, dalla Siria e dagli altri paesi del Mediterraneo, che renderanno il porto di Venezia un terminale agevolato sia per l'export dei prodotti italiani come le mele sia per l'import di merci deperibili.

VENETO, SCONTI PER LE MERCI VIA TRENO

Il trasporto di merci da e per il Veneto con ferrovia e idrovia usufruirà di agevolazioni tariffarie significative, con l'obiettivo di spostare quote di traffico dalla strada a queste modalità di trasporto, meno impattanti sul territorio. Lo prevede un accordo sottoscritto tra l'assessore regionale alle politiche della mobilità Renato

Chisso e il presidente della società Sistemi Territoriali Michele Gambato. "Per queste finalità – ha sottolineato Chisso – la Giunta veneta ha messo sul piatto 720 mila euro, che Sistemi Territoriali utilizzerà per abbassare le tariffe per il trasporto merci con origine o destinazione nel Veneto mediante l'utilizzo del treno o di chiatte lungo il sistema idroviario padano – veneto". Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, l'agevolazione tariffaria è la seguente: 6,2 euro treno/km per percorrenze fino a 250 km; 5,6 euro treno/km da 251 a 450 km; 4,90euro treno/km per percorrenze superiori. Relativamente al servizio idroviario, l'agevolazione è commisurata a 2,2 euro per ogni tonnellata movimentata. "Si tratta di un'azione che abbiamo avviato un paio di anni fa, come contributo concreto al riequilibrio delle modalità di movimentazione delle merci e alla competitività delle nostre produzioni – ha affermato ancora l'assessore – in un'ottica di ottimizzazione dell'efficienza del servizio e di rispetto dell'ambiente" Tramite l'applicazione delle agevolazioni tariffarie, Sistemi Territoriali ha contribuito in passato a programmare e organizzare complessivamente 1.171 convogli merci, per un totale di 216.811 treni/km sulle relazioni Venezia Porto Commerciale – Milano Certosa/Milano Melzo, Portogruaro – Pontelongo / Pontelagoscuro, mentre per la modalità idroviaria sono state movimentate all'Interporto di Rovigo quasi 100 mila tonnellate di merce.

WILH. WILHELMSSEN IN RIPRESA A FINE ANNO

Il gruppo privato norvegese Wilh. Wilhelmsen ha chiuso un difficile 2009 in ripresa, con una certa ripresa sia nel trasporto auto che nel settore 'heavy cargo'. Nel 2009 il fatturato è sceso a \$ 2,5 miliardi, a fronte dei \$ 3,4 miliardi dell'anno precedente, ma con un incremento dell'utile netto da \$ 90 milioni a \$ 330 milioni, grazie soprattutto a poste e ad utili finanziari non ricorrenti. Alla fine dell'anno la flotta operata dal gruppo era di 136 navi, dopo che nel corso dell'anno erano state dismesse ed avviate alla demolizione una trentina di navi.

UTILI IN CRESCITA PER IL GRUPPO ROLLS-ROYCE

Il gruppo Rolls-Royce ha chiuso il 2009 con un utile netto di 732 milioni di sterline a fronte dei 668 milioni del 2008. Il risultato, superiore alle attese degli analisti, è rafforzato da un portafoglio record di 58,3 miliardi di sterline. Il principale centro di servizi del gruppo per il settore navale nell'area mediterranea è a Genova, mentre ad Avellino il gruppo controlla la EMA, Europea Microfusioni Aerospaziali.

PANALPINA E KUEHNE + NAGEL NEL MIRINO DELL'UE

Secondo la Commissione Europea, negli ultimi anni gli operatori logistici Panalpina, Kuehne + Nagel ed una controllata francese del gruppo DSV

(per le attività in Francia dell'ex gruppo belga ABX Logistics) avrebbero violato negli anni scorsi le normative europee sulla concorrenza. La decisione finale sarà soggetta ad appello presso la Corte di Giustizia Europea.

ENZO VISIONE NUOVO PRESIDENTE DI SILVERSEA

Enzo Visone, ex amministratore delegato di Campari, è il nuovo presidente esecutivo della Silversea Cruise Holding, il gruppo crocieristico controllato da Manfredi Lefebvre. Visone lavorerà a stretto contatto con il chief executive Amerigo Perasso.

SCALO INAUGURALE A LE HAVRE PER AIDABLU

La nuova costruzione della compagnia da crociera AIDAblu, un marchio controllato da Costa Crociere, ha effettuato il suo primo scalo nel porto francese di Le Havre. Costruita dai cantieri Meyer Werft, la nave è stata battezzata la scorsa settimana ad Amburgo. Lunga 252 metri e larga 32,2 metri, la nave da 71.300 tonnellate è in grado di ospitare 2.192 persone in 1.096 cabine, di cui 722 con balcone esterno. Quarta di una serie di sei unità gemelle, la nuova costruzione sarà seguita AIDA Sol, prevista in consegna per l'inizio del 2011 e dall'ultima unità della serie, che sarà consegnata dal cantiere tedesco nel 2012.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.