

I TRAFFICI LIVORNO D'ORO CONTAINER A PIÙ 13%

●●● NELL'ULTIMO trimestre a Livorno i contenitori movimentati sono cresciuti del 13%, le autostrade del mare del 52%. Merito anche degli intoppi verificatisi negli scali vicini, con prima il tilt informatico a Genova Voltri e dopo gli scioperi a Marsiglia

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/porti_e_logistica



LA RIPRESA A MAGGIO VOLTRI TORNA A CRESCERE

●●● SONO TUTTE rientrate le compagnie che avevano lasciato il terminal Vte di Voltri, chi per Livorno, chi per Savona o altre destinazioni, in seguito alla crisi dello scorso febbraio. A giugno, le linee sono addirittura aumentate. E i traffici crescono

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/porti_e_logistica

L'OPERAZIONE COECLERICI SALE ALL'85% DI CC CARBON

●●● COECLERICI Coal & Fuels, divisione del gruppo Coeclerici attiva nella commercializzazione di materie prime, rafforza il controllo in Cc Carbon - società del gruppo Coeclerici preposta alla direzione dell'attività di trading di materie prime in Asia

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/economia_e_finanza

PIAZZALI A RISCHIO INTASAMENTO

Troppi container fermi, Genova prova ad accelerare

Assagenti: qui la merce sta in banchina 15 giorni, a Rotterdam solo 3

GENOVA. Operazione velocità per il porto di Genova: scatta in questi giorni una campagna - portata avanti dall'Autorità portuale e il cui esito è legato a doppio filo al comportamento che terranno gli operatori - per ridurre i tempi di stazionamento dei container in banchina, piaga cronica dello scalo. «A Rotterdam i container stanno fermi 3 giorni, da noi 15. E' una situazione intollerabile» dice Giovanni Cerruti. Ed è proprio dal neo presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi, che Merlo trova il primo appoggio.



Ieri Cerruti, da poco eletto alla carica che fu per quattro anni di Filippo Gallo (passato alla presidenza di Federagenti), ha illustrato il suo programma di mandato. E il "porto veloce", ha fatto capire, è tra le priorità.

A corto di spazi, Genova non può permettersi di utilizzare i piazzali come fossero magazzini. Un problema noto da tempo, che però non è mai stato affrontato. Il presidente del porto Luigi Merlo ha inserito nel suo piano triennale l'obiettivo di ridurre del 50% i tempi di stazionamento. E ora è passato ai fatti: è datata 25 giugno un decreto - "atto di indirizzo e coordinamento sui tempi di giacenza dei contenitori negli spazi portuali" - che impone ai terminalisti di "assicurare, a partire dal prossimo periodo estivo ed anche attraverso il ricorso a strumenti di disincentivazione delle soste improprie, i più adeguati livelli di utilizzazione intensiva dei piazzalidestinati allo stoccaggio dei contenitori in portogiacenza".

Tradotto: i clienti, con le buone e con le cattive, devono portare i container fuori dai piazzali in fretta. Perché altrimenti aumentano le giacenze, i

piazzali si intasano, lo scalo va in tilt oppure perde traffici. Agenti marittimi, spedizionieri e terminalisti sono ora al lavoro per trovare la miglior formula che tagli i tempi di stazionamento: «Vi sono diversi approcci - spiega Cerruti - il Sech, ad esempio, dopo 15 giorni sposta i container nei piazzali all'interno addebitando alla merce il costo. Il Vte di Voltri adotta una politica di disincentivi economici, aumentando in maniera sostanziale il costo della sosta dopo i primi giorni perché non sia conveniente lasciare la merce in banchina».

«L'importante - sottolinea poi il presidente degli agenti genovesi - è che l'obiettivo non sia l'arricchimento del terminalista, ma l'aumento della produttività dell'intero porto». Si tratta di fare equilibrio tra gli interessi degli armatori, degli spedizio-

OBIETTIVO LEGALITÀ
Lo scalo deve ritrovare un quadro di regole certe. Negli ultimi anni non è stato così

GIOVANNI CERRUTI
presidente Assagenti

nieri, dei terminalisti. Senza concorrenza sleale tra un terminal e l'altro, e tenendo davanti a tutto le esigenze dello scalo.

Ieri ad Assagenti si è tenuta una riunione con Vte e Sech per affrontare la questione. A questo proposito l'Autorità portuale, nel suo atto di indirizzo, è stata molto chiara: «Le associazioni dell'utenza sono invitate a fornire ai terminal operator il necessario supporto nei rapporti con i rispettivi clienti (nave e merce) in un quadro di consultazioni conclusive».

Nell'operazione velocità, sottolinea però Cerruti, devono rientrare anche le dogane: «Serve coerenza tra il numero di verifiche richieste dal Ministero a Roma e il numero di persone addette a tali verifiche» ha ricordato il neo presidente, ricordando le giacenze verificatesi ultimamente proprio per mancanza di personale.

Cerruti arriva a capo di Assagenti 144 aziende associate, in un momento particolare: «Una volta gli agenti marittimi erano soprattutto operatori locali, genovesi - spiega - ora i nostri associati sono o società miste agenti-armatori o controllate italiane di grandi global carrier. E' una trasformazione inevitabile, che avviene in tutto il mondo, con aspetti positivi e negativi». Tra gli aspetti positivi, il confronto diretto armatore-porto, senza intermediazioni, tra quelli negativi il minor radicamento sul territorio.

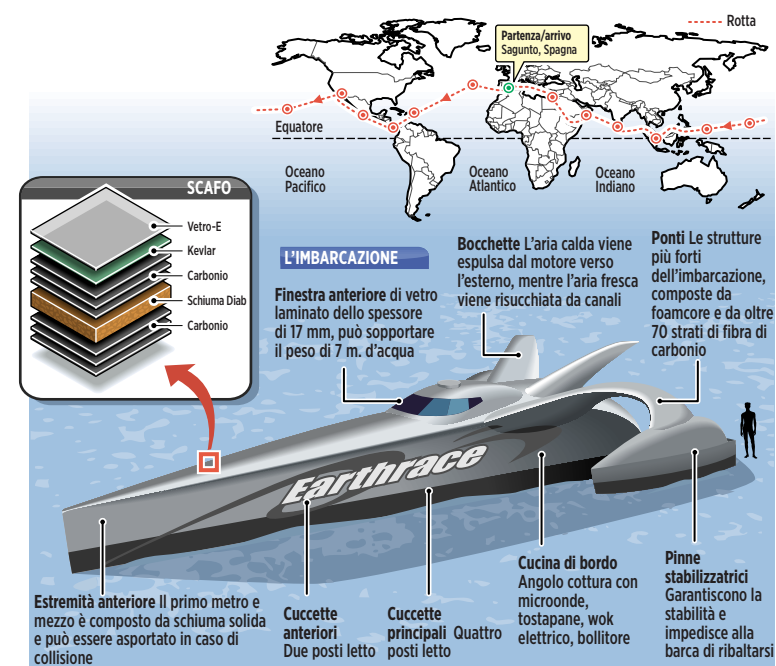
Gli altri obiettivi prioritari del mandato di Cerruti: lo sviluppo del sistema ricettivo legato alle crociere («bene la privatizzazione di Stazioni marittime, ma va assicurato pari accesso a tutti gli operatori»), l'informatizzazione del porto da conseguirsi anche grazie alla consolidata collaborazione con gli spedizionieri, l'adeguamento del sistema ferroviario in banchina e i collegamenti con l'entroterra per conquistare i mercati del sud Europa extra italiani, il retroporto, la formazione.

«Ma ci sono anche emergenze più immediate, come i rapporti con la Culmv, la sistemazione del gruppo Grendi, il caso Tirrenia. Per ora il presidente Merlo ha tutto il nostro appoggio: si sta muovendo nella maniera migliore. E' fondamentale che lo scalo ritrovi un quadro certo di regole rispettate da tutti. Perché, negli ultimi anni, non è stato così. Ora il clima è in miglioramento, ma il porto si trova a livello di immagine internazionale in una situazione pessima a causa dello scandalo giudiziario e anche dei problemi operativi verificatisi al terminal di Genova Voltri».

SAMUELE CAFASSO
cafasso@ilsecoloxix.it

>> IL GIRO DEL MONDO

IL TENTATIVO DI RECORD DELL'EARTHTRACE



TECNOLOGIA WAVE PIERCING

La chiave del successo di questo record del mondo. Permette all'imbarcazione di viaggiare ad alta velocità anche in condizioni di mare molto mosso



SOSTENIBILITÀ

- ▶ Il trimarano è completamente carbon free
- ▶ Gli abiti dell'equipaggio sono in fibra di canapa e bambù
- ▶ Il capitano si è sottoposto a liposuzione e il grasso corporeo ricavato dall'intervento è stato utilizzato per produrre una piccola quantità di biodiesel
- ▶ Le schiume solide sono derivate dall'olio di canola

Source: Earthtrace.net

REUTERS

IL TRIMARANO Earthtrace è stato progettato per battere il record di circumnavigazione del mondo. Earthtrace, alimentato a biodiesel e pertanto con impatto ambientale estremamente ridotto, dovrebbe arrivare a Sagunto, nel sud della Spagna, tra oggi e sabato portando così a termine il suo lungo, ma rapido viaggio. L'imbarcazione era partita lo scorso 27 aprile, sempre dalla città spagnola. Dopo il giro del mondo, Earthtrace intraprenderà un tour promozionale di due anni visitando 100 grandi città in tutto il mondo. L'equipaggio incontrerà le popolazioni locali parlando della propria esperienza e della necessità di ridurre l'impatto sull'ambiente delle attività umane.

CONTAINER E TRAGHETTI

Investimenti sui moli, Napoli da 255 milioni

Il Comitato approva il piano annuale. Risorse per le autostrade del mare e il terminal di Levante, per arrivare a un milione di teu

NAPOLI. Pensa in grande il porto di Napoli, e gli investimenti sono conseguenti. Per il 2008, lo scalo partenopeo ha in tasca 255 milioni di euro, di cui 154 sono finanziamenti per la costruzione del terminal contenitori di Levante, struttura che sotto il Vesuvio si aspetta da tempo per poter entrare nel club dei porti da oltre un milione di teu l'anno.

Sono queste le cifre approvate ieri dal Comitato portuale guidato dal presidente Francesco Nerli, che ha dato il via libera al piano annuale - che prevede appunto investimenti per 255 milioni - e all'aggiornamento del Piano operativo triennale (Pot), il documento che detta le linee di sviluppo del porto da qui al 2010.

L'asse principale di un piano che per altro insiste molto anche sulle autostrade del mare e il cabotaggio, vocazione storica dello scalo, è appunto il terminal contenitori di Levante.

Pensato per mega-carrier di ultima generazione, con oltre mezzo chilometro di accosti e fondali di 17 metri, il terminal di Levante movimenterà un milione di teu l'anno, quota che si aggiunge ai 461.000 teu che già oggi transitano sotto il Vesuvio. L'intero costo dell'opera, che salvo intoppi sarà pronta per il 2010, è di oltre 400 milioni euro, di cui 216 investiti dal futuro terminalista, la società Conateco, gestita fifty-fifty dai cinesi di Cosco e dalla Msc di Gianluigi

Aponte.

Nonostante la frenata dell'economia globale e il caro-petrolio, che inevitabilmente si rifletteranno anche sui traffici marittimi, nei prossimi anni la crescita del traffico nel Mediterraneo sarà del 6%: Napoli scalpita per intercettare il business, potendo contare su due interporti - Nola e Marcanise - che già oggi lavorano con grande vitalità.

Anche in relazione alle caratteristiche del nuovo terminal, il Pot prevede il dragaggio dei fondali, mentre sul fronte amministrativo, il prossimo triennio vedrà l'allargamento delle competenze del porto sull'area di Castellammare di Stabia. Un'estensione che in futuro arriverà fino a Torre Annunziata, con l'obiettivo di creare un singolo sistema portuale del golfo di Napoli, guidato da un unico ente in grado di pianificare e gestire razionalmente lo sviluppo di tutta l'area.

Dal Pot arriva inoltre la conferma di alcune opere per il potenziamento del cabotaggio e delle autostrade del mare.

In corso di progettazione sono l'allestimento degli ormeggi di punta alla calata del Piliero, e il collegamento fra questa struttura, il varco Bausan e l'autostrada, il tutto al di fuori del regime doganale. Sul fronte autostrade del mare, sono in corso lavori di consolidamento della banchina di Levante del Piscane da dedicare al traffico ro-ro con destinazioni extracomunitarie.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, resta confermato il piano di spostamento del traffico traghetti dal Beverello a Calata Porta Massa.

ALBERTO QUARATI



L'attuale area container del porto di Napoli

LA UILM PRESENTA UNA PIATTAFORMA AUTONOMA



La Grande San Paolo (Grimaldi) nello stabilimento Fincantieri di Palermo

Fincantieri, nuova spaccatura tra sindacati sull'integrativo

ROMA. Si dividono ancora i sindacati confederali su Fincantieri. Dopo le divergenze sulla quotazione in Borsa del gruppo della navalmeccanica, ora c'è una nuova spaccatura in materia contrattuale, con la Uilm che decide di andare da sola per la sua strada abbandonando Fim e Fiom. «Il Coordinamento nazionale Uilm di Fincantieri ha deciso di presentare una ipotesi di piattaforma integrativa che sarà definita nella giornata di domani (oggi, ndr.)». La decisione - riferisce una nota - è stata presa ieri pomeriggio, dopo che il coordinamento Fincantieri delle tute blu della Uil «ha tentato di trovare una mediazione con Fim e Fiom, utile a costruire una ipotesi di piattaforma

integrativa unitaria». Un tentativo evidentemente andato a vuoto. Per questo Uilm di Fincantieri ritiene che, «dopo sei mesi dalla scadenza dell'integrativo del gruppo, sia necessario non perdere ulteriore tempo». Oggi, quindi, si riuniranno a Roma il coordinamento nazionale Uilm del gruppo e le strutture territoriali della categoria per definire l'ipotesi di piattaforma integrativa. «È necessario presentare una piattaforma - commenta Mario Ghini, responsabile della Uilm nazionale per la cantieristica - che dia quelle risposte economiche e normative che i lavoratori e le lavoratrici di Fincantieri stanno aspettando ormai da troppo tempo».