



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

4 APRILE 2014

Il TAR per la Puglia ha rigettato il ricorso contro l'aggiudicazione dei lavori di riqualificazione del Molo Polisettoriale di Taranto

Consorzio Stabile Grandi Lavori aveva chiesto l'annullamento del decreto del 20 dicembre dell'Autorità Portuale

Ieri la sezione prima della sede di Lecce del Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia ha rigettato il ricorso proposto da Consorzio Stabile Grandi Lavori Srl contro l'Autorità Portuale di Taranto e nei confronti del raggruppamento temporaneo di imprese costituito da CCC Cantieri Costruzioni Cemento Spa, Salvatore Matarrese Spa e Icotekne per l'annullamento del decreto n. 126 del 20 dicembre scorso dell'ente portuale con cui è avvenuta l'aggiudicazione definitiva al raggruppamento temporaneo di imprese della procedura ristretta accelerata per l'affidamento della progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e realizzazione dei lavori di riqualificazione del Molo Polisettoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio (~~del~~ del 23 dicembre 2013).

I giudici del tribunale amministrativo non hanno ancora reso note le motivazioni del pronunciamento in considerazione del fatto che l'Autorità Portuale di Taranto ha espresso l'interesse alla pubblicazione anticipata del dispositivo rispetto alla sentenza. (P)

**Capitanerie per ARGES**

Nell'ambito del Programma di Iniziativa Comunitaria E.T.C.P. Grecia-Italia 2007/2013, mercoledì 9 aprile alle ore 09:30, presso il Comando generale del Corpo delle capitanerie di Porto a Roma si terrà il kick off meeting del progetto ARGES (pAssengeRs and loGistics information Exchange System).

Il comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto è partner del progetto assieme alla Regione Epiro, che è il Lead Partner, alle Autorità Portuali del Levante, di Igoumenitsa, Patrasso e Corfù, al CTI-Computer Technology Institute and Press "Diophantus", al Politecnico di Bari, alla Provincia BAT, al Centro Mediterraneo per i Cambiamenti Climatici.

L'evento rientra in un progetto di cooperazione attraverso il quale le Autorità Portuali coinvolte uniformeranno e potenzieranno i loro Port Community Systems (PCS) partendo dalle attività svolte nell'ambito del progetto GAIA, che hanno già consentito la creazione del nucleo principale del nodo informativo transfrontaliero.

Il progetto ARGES si basa su una visione strategica globale del sistema dei porti dell'adriatico-jonico e tende a realizzare concretamente una strategia di integrazione tra i sistemi informativi dei porti greci ed italiani.

Fra le attività di progetto è prevista la creazione per il Porto di Bari di un prototipo di Sportello Unico Marittimo, per la gestione semplificata informatizzata delle formalità di arrivo e partenza delle navi, che collocherà con il PCS GAIA e con il nodo transfrontaliero. Questa attività, svolta con il supporto diretto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera Italiana, consentirà al Porto di Bari di essere tra i primi porti italiani ad attuare i dettami della Direttiva Comunitaria n. 65/2010 che obbliga tutti i porti europei ad aggiornare la modalità di gestione delle pratiche amministrative navi/porto a partire da giugno 2015.

Porti, Pujia (Mit): «fatte scelte ambientali esasperate»

Roma - «Sui dragaggi dei porti, se non possiamo muoverci con velocità perdiamo molta competitività verso quelli stranieri, è una questione di strategia del settore marittimo».

Roma - «In alcuni casi abbiamo fatto scelte di tutela dell'ambiente esasperate - lo ha detto il **direttore del trasporto marittimo del ministero dei trasporti, Enrico Maria Pujia** - ad esempio sui dragaggi dei porti, se non possiamo muoverci con velocità perdiamo molta competitività verso quelli stranieri, è una questione di strategia del settore marittimo portuale, bisogna decidere su quali porti investire e agire velocemente». Pujia è intervenuto nel corso di un convegno organizzato da Confcommercio sulle «Autostrade del mare 2.0». Pujia ha spiegato che «non è questione di andare contro l'ambiente ma di armonizzarsi alle regole degli altri paesi europei come la Spagna».

La Regione Calabria chiede la convocazione di un tavolo interistituzionale per il rilancio del porto di Gioia Tauro

Lettera dell'assessore Fedele al ministro Lupi

~~inforMARE~~ L'assessore ai Trasporti della Regione Calabria, Luigi Fedele, ha scritto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, per chiedere con urgenza la convocazione di un tavolo interistituzionale al fine di individuare una strategia di rilancio del porto di Gioia Tauro e dell'area limitrofa. «Nel corso dell'incontro di palazzo Chigi con l'allora presidente del Consiglio Enrico Letta, che ha visto protagonista, insieme al presidente Scopelliti, lo stesso ministro Lupi, relativo alla questione dell'arrivo al porto di Gioia Tauro della nave con le sostanze chimiche siriane - ha spiegato Fedele - si erano assunti dei precisi impegni con la nostra regione. Intenti, a cui poi non si è potuto dare seguito a causa delle note vicende politiche che hanno determinato il cambio di governo, che riguardavano la convocazione di un tavolo interistituzionale per mettere in atto strategie volte ad ottimizzare il ruolo leader del porto di Gioia Tauro nel bacino del Mediterraneo, rendendolo il principale snodo della movimentazione delle merci in Calabria e, nel contempo, offrendo all'area circostante una concreta possibilità di sviluppo».

«Proprio nei giorni scorsi - ha proseguito l'assessore - il viceministro dei Trasporti, Riccardo Nencini, durante la sua ultima visita in Calabria, ha ben accolto le richieste pervenute dalle istituzioni e dagli amministratori locali che chiedevano a gran voce la convocazione di un appuntamento che avesse come unico oggetto la questione del porto di Gioia Tauro. Si tratta, infatti, di una problematica che deve essere affrontata nel più breve tempo possibile in considerazione dell'importanza strategica che questa imponente infrastruttura riveste per la crescita della nostra regione».

«Pertanto, così come concordato con il ministro Lupi nel corso degli incontri romani che si sono susseguiti nelle ultime ore - ha concluso Fedele - si richiede formalmente, anche a nome del presidente Scopelliti, un incontro urgente presso il dicastero dei Trasporti, che includa la partecipazione di tutti gli attori coinvolti, per sviluppare al meglio la strategia regionale diretta al potenziamento e allo sviluppo dell'intera area, recependo inoltre molte delle proposte provenienti dal territorio». (10)

Porti liguri a Parigi, occhi su Mediterraneo e traffici Nord

Miazza: noi più competitivi di scali del Nord Europa

(ANSA) - PARIGI, 2 APR - I porti liguri puntano a "consolidare le loro posizioni" sul mercato europeo e internazionale, e ad "essere presenti su nuove opportunità, soprattutto verso i Paesi del Mediterraneo". Lo afferma il presidente del porto di Savona e della rete dei porti liguri, Gianluigi Miazza, incontrato dall'ANSA a margine del Salone internazionale dei trasporti e della logistica di Parigi.

"Siamo presenti qui perché puntiamo a un consolidamento del ruolo dei porti della regione, che già insieme muovono 80 milioni di tonnellate (di traffico merci, ndr.), ricevono due milioni e mezzo di passeggeri dal traffico crocieristico, ovvero appena meno del 10% a livello mondiale, e hanno relazioni mercantili di ogni tipo, dai container ai liquidi alle auto".

Sul fronte del Mediterraneo, prosegue, "alcuni flussi importanti sono venuti meno, a causa della situazione politica in Nordafrica", in particolare nei collegamenti con l'Algeria e la Libia, che con lo scalo savonese avevano relazioni rilevanti.

"Per un certo periodo si sono arrestati, ora stanno ripartendo ma non sono ancora tornati ai livelli precedenti". Per i porti liguri è quindi importante mantenere l'attenzione su quest'area, perché i canali oggi riaperti restino dinamici con l'avanzare della stabilizzazione politica.

Per quanto riguarda invece la competizione internazionale, in particolare con i porti del Nord Europa, per Miazza "la sfida che abbiamo è renderci competitivi, attrarre il traffico diretto alle zone del Nord Italia ma anche della Svizzera e della Germania Meridionale, Monaco e la Baviera, che sono contendibili". Su queste destinazioni, spiega, i porti italiani potrebbero offrire tempi di percorrenza inferiori agli scali nordeuropei.

Il presidente dell'Autorità portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, ha sottolineato l'importanza che i tre porti liguri si presentino insieme "per cercare di proporre al meglio le potenzialità che abbiamo alle industrie, agli spedizionieri e ai servizi di logistica. Credo che il nostro slogan debba essere competizione e collaborazione: competizione nell'offrire i migliori servizi, collaborazione nel presentarci come sistema che ha il fisico giusto per intercettare un traffico importante". Per il presidente dell'autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, la presenza dei porti liguri al salone di Parigi "è un'occasione per presentare l'offerta del principale sistema portuale italiano". "Ci presentiamo insieme perché le funzioni e gli obiettivi sono comuni. Qui misuriamo la qualità del mercato".

Riforma dei porti, la proposta del Pd

Roma - Il Partito democratico ha presentato a Roma la bozza di riforma della legge 94/1994.

Roma - Razionalizzazione e migliore impiego delle autorità portuali: **questo l'obiettivo della riforma del sistema portuale proposta dal Pd** che è stata presentata a Roma dal deputato **Mario Tullo** insieme alla responsabile nazionale infrastrutture e trasporti del partito **Debora Serracchiani**, a Marco Filippi, capogruppo commissione Trasporti del Senato e Michele Meta, presidente commissione Trasporti della Camera. «L'impegno che ci siamo assunti e che intendiamo portare avanti con la massima determinazione - ha dichiarato Tullo - è impegnare i gruppi parlamentari ed il governo a tradurre nei tempi più rapidi possibili queste proposte in atti normativi».

Il Pd, in particolare, propone di aggiornare le funzioni delle autorità portuali «attraverso la possibilità di integrarsi tra loro e con altri soggetti operanti nella filiera logistica, oltrechè la semplificazione dei rapporti tra le diverse amministrazioni operanti nei porti e lungo la catena

logistica». «Al riguardo - si legge nel documento - è essenziale tener conto dei vincoli derivanti dalla mappatura della Rete transeuropea dei trasporti TEN-T». «Nell'ambito di tale rete transeuropea dovrà essere adottato un piano nazionale dei trasporti e della logistica, atto di indirizzo strategico per la definizione dell'assetto della rete portuale e logistica», prosegue il documento, secondo il quale i sistemi logistici dovranno utilizzare tutte le forme di partenariato pubblico-privato previste dall'ordinamento, adeguandone le relative caratteristiche alla specificità del settore.

Lupi: «Ecco la mia riforma dei porti»

Roma - Intervista esclusiva al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Roma - Una nuova governance, poche grandi Autorità portuali e piccoli presidi in ogni scalo, guidati da direttori competenti. Aggregazioni tra porti e nuovi parametri per programmare gli investimenti e scardinare gli intrecci di potere che frenano lo sviluppo. Procedure distinte per la realizzazione delle grandi opere e la costruzione di nuovi terminal. Sburocratizzazione, conferma del Terzo Valico, integrazione tra banchine e ferrovie, guerra al parassitismo e ai privilegi, eliminazione delle gabelle imposte su merce e traffici. In questa intervista esclusiva, il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, illustra nei dettagli il suo progetto di riforma dei porti italiani.

Signor ministro, sembra che lei abbia in mente una idea innovativa di portualità. La sua proposta di nuova governance prevede poche amministrazioni competenti su ambiti di più vasta dimensione, costituiti da enti accorpati o coordinati. In concreto, che cosa succederà?

«In concreto ci sarà un Piano nazionale della portualità e della logistica che non sarà un generico contenitore di indirizzi, ma rappresenterà un parametro vincolante per tutti, ai fini della programmazione degli investimenti infrastrutturali più impegnativi. Non faccia fare a me esempi di investimenti realizzati (o programmati) in contraddizione fra di loro e anche in contraddizione con il buon senso. In ogni porto ci sarà una struttura amministrativa più snella dell'attuale: un presidio, guidato da un direttore, un funzionario pubblico molto qualificato ma che non esprime una "politica" del singolo scalo, ma coordina le attività.

Basandoci sui core ports europei, stiamo disegnando delle aggregazioni di porti. E' a questo livello che va posta la guida e la connessa responsabilità amministrativa, dotata di poteri di coordinamento e di decisione, anche maggiori di quelli di cui godono oggi i presidenti delle Autorità portuali. E anche di una maggiore autonomia finanziaria. Questo ci consentirà di lasciarci alle spalle l'assurdità delle 24 Autorità portuali, ciascuna con i suoi spazi di potere da difendere a ogni costo, con le sue ambizioni, con i suoi intrecci con tutti i poteri locali».

Appunto, ministro... Pensa di riuscire a scardinare un sistema che si regge su complicità trasversali, consociativismo e conservazione?

«Ripeto, la sfida è la competizione mondiale, non la difesa di aspirazioni territoriali per un'autorità portuale in più o in meno. Anzi, gli interessi del territorio saranno più tutelati da un sistema finalmente competitivo, che sappia ragionare per aree di vocazione strategica. Un altro effetto della riforma sarà la procedura per la realizzazione delle grandi opere. Oggi il rifacimento del waterfront segue la stessa trafila amministrativa della realizzazione di una banchina attrezzata per i traffici containerizzati. E invece si tratta di due opere del tutto diverse: la prima si inserisce in un tessuto e in una storia urbana, e deve parlare alla sensibilità dei cittadini; la seconda è un anello essenziale di processi economici condivisi fra Estremo Oriente, Europa, Africa, America e deve rispettare compatibilità e strategie geoeconomiche. Come si può pensare che l'iter

amministrativo, i vincoli, i soggetti che devono fare le valutazioni dei costi e dei benefici siano gli stessi».

È verosimile la possibilità di una convergenza e non di una mediazione tra il suo progetto di riforma e la proposta avanzata dalla vicesegretaria Serracchiani per conto del Pd?

«Sì. Sono molto positivo sul lavoro fatto, abbiamo dialogato con il Parlamento, soprattutto con la commissione Trasporti del Senato, con Assoporti, con gli operatori privati... Ho percepito la necessità di cambiare, ma soprattutto di andare con coraggio verso il futuro. La proposta del Pd, e anche le osservazioni del Nuovo Centrodestra e dei partiti di maggioranza, mi sembrano andare nella direzione di quel sasso che lanciavi nello stagno all'assemblea di Assoporti in ottobre e che posso riassumere in quattro obiettivi: aggregazione, integrazione fra fronte-mare e distretto logistico, semplificazione e sburocrazia dei processi decisionali, programmazione strategica nazionale dei grandi investimenti. Il raggiungimento di questi quattro obiettivi può far diventare ancora più decisivo il tema dell'autonomia finanziaria».

Passiamo alla grammatica dell'indignazione. Psa di Singapore, il più grande terminalista mondiale, vuole investire almeno 100 milioni di euro nel terminal di Voltri, per sviluppare business. Non crede che oltre alla pessima politica, la burocrazia stia frenando lo sviluppo e indebolendo l'occupazione? Metterà in agenda un viaggio a Singapore e nel Far East?

«Purtroppo temo che un viaggio a Singapore non basti a superare il problema individuato sinteticamente con la parola "burocrazia". L'Italia rischia la decadenza perché le istituzioni non sono orientate alla crescita, ma all'autopreservazione e alla tutela a oltranza dei rispettivi spazi di potere. Ma questo è il grande tema delle riforme istituzionali che da oltre trent'anni non riusciamo a fare. Però basta analisi, è cambiato il mondo, con il governo Renzi è cambiata anche la velocità con cui realizzare le riforme. A Singapore, dove andrò volentieri, ci voglio andare con un'Italia cambiata, con una riforma della portualità che è diventata realtà».

Multinazionali e aziende italiane chiedono azioni concrete per la competitività del settore portuale. Quali sono gli interventi programmati?

«Dopo vent'anni di discussione, vogliamo dare tempi certi e passare dalle parole ai fatti. Cioè una riforma che intervenga sulla questione della governance ma anche sulla grande partita della logistica. Come è possibile che i nostri porti non siano collegati con gli interporti, con gli aeroporti, che si discuta ancora, mentre lo stiamo realizzando, dell'utilità del Terzo Valico tra Genova e Milano quando quel corridoio è quello che ci collega con Rotterdam, il cui porto movimentava da solo tanti container quanto tutti i porti italiani? Alle aziende dico poi che dobbiamo integrare ferro e portualità per il trasporto merci e che a questa scommessa non può essere estranea Ferrovie dello Stato. La sfida che abbiamo davanti è il mondo, in quella partita dobbiamo presentarci competitivi».

D'accordo, però in Italia, dal 2006 al 2012, i canoni portuali sono aumentati del 35%, le tasse e i diritti portuali del 183%, mentre le merci sono diminuite del 9%. In Spagna il governo considera i porti una leva fondamentale a sostegno della produzione e ha tagliato del 5% le tasse portuali e dell'8,5% l'imposta di occupazione del suolo. Intende seguire la stessa strada?

«Ciò che è avvenuto nei porti con l'aumento dei canoni e del prelievo sui traffici marittimi è parte di un processo più ampio, che ha scaricato sulla fiscalità la somma di inefficienze del nostro sistema istituzionale. Oggi la scommessa è netta: o taglieremo con decisione questi parassitismi o dovremo rinunciare a qualunque residuo di spirito di impresa, pubblica o privata che sia, nei nostri porti. Del resto gli effetti di una mancata politica della portualità integrata con la logistica sono tutti rispecchiati dai dati di Eurostat: l'Italia ha perso, nel 2012, il 4,6% delle merci e il 6,3% dei passeggeri, rispetto a un calo complessivo europeo dell'1%. Ma più che snocciolare dati o dare superficialmente pagelle, vorrei proporre una valutazione politica di questo settore, nel quale convivono luci e ombre, casi virtuosi e incredibili sprechi. Quello che è

accaduto nei vent'anni che ci separano dalla riforma del 1994 è che molti operatori, per sopravvivere, hanno dovuto elevare la propria efficienza marginale, proprio perché pressati da ciò che la riforma non aveva risolto: una organizzazione efficiente della governance dei principali range portuali, un collegamento con le politiche ferroviarie del Paese, una strategia logistica nazionale».

La politica ci ha messo del suo, tutelando aziende conniventi e personaggi privi di requisiti, con l'obiettivo di penalizzare soprattutto gli operatori internazionali...

«Le virtù tipiche della nostra imprenditorialità sono forse più accentuate che mai in una realtà come quella dello shipping ed è per questo che mi rifiuto di unificare tutta la portualità italiana in un giudizio sommario. Ma dal 1994 a oggi abbiamo assistito anche al consolidarsi di mille privilegi e rendite di posizione. E' vero, non ultima la politica, che ha abbondantemente "sfruttato" i porti come una propria riserva».

Stanno per scadere le concessioni di molti terminal portuali. Da tempo viene chiesta una ridefinizione dei termini delle concessioni per nuovi investimenti. A che punto siamo?

«Ho voluto finora tener fuori questo argomento dalla definizione normativa. Ma sono certo che non appena la riforma entrerà nella fase conclusiva, anche il tema delle concessioni andrà affrontato. La mia opinione è che una concessione deve essere valutata al pari degli altri asset di cui un porto dispone: se è una buona concessione, che ha permesso di innalzare i traffici e di catturare di nuovi, ciò deve entrare in una valutazione da parte del soggetto che ha la finalità di salvaguardare l'interesse pubblico. Ovviamente, rispettando principi irrinunciabili di concorrenza e trasparenza. L'Autorità per i trasporti avrà un ruolo da giocare in questa partita».

Chi vorrebbe investire nei porti non si scontra solo con rendite di posizione e consorterie. Manca la certezza del diritto, le gare d'appalto bandite dalle Autorità portuali sono segnate da interminabili contenziosi. Che strumenti pensa di introdurre per limitare questa distorsione?

«Non è un male che colpisce solo i porti. I rimedi veri sono in una riforma della giustizia amministrativa e della giustizia civile. Il contributo concreto che possiamo dare su questo versante, consiste nel sottrarre le opere portuali strategiche ai fini dello sviluppo logistico del sistema Italia alle procedure ordinarie, riconducendole nell'alveo della Legge obiettivo. E' una delle norme che fanno parte della proposta governativa di riforma. Questo contribuirà a snellire gli iter e, indirettamente, a ridurre il contenzioso. Ma su questo fronte servono riforme più radicali. Manca nella nostra legislazione, una clausola di carattere generale che garantisca maggiore certezza a tutte le opere che vedono la partecipazione di capitali privati».



«Ridurre Autorità rende competitivo l'intero sistema»

ROMA - La proposta di riordino del sistema portuale presentata dal Partito Democratico «dimostra come il nostro partito sia da sempre impegnato sulla valorizzazione dell'economia del mare e del sistema portuale italiano». Per il sottosegretario all' Ambiente Silvia Velo (nella foto) «la necessità di ridurre le Autorità portuali va interpretata in un'ottica di efficientamento e di migliore competitività dell'intero sistema».

Da questo punto di vista, aggiunge, «è evidente a tutti che delle 24 Autorità portuali esistenti, alcune sono obiettivamente sovradimensionate rispetto al volume di traffico che rappresentano. Ben venga, quindi, una riorganizzazione. Leggo, poi, che anche il porto di Piombino è stato inserito in questo dibattito e mi permetto di sollevare più di un dubbio».

Ad avviso del sottosegretario, «Piombino è un porto destinatario di finanziamenti pubblici (circa 160 milioni) in cui si stanno realizzando imponenti lavori che porteranno all'ampliamento delle banchine e alla realizzazione di fondali a meno 20 metri. Lavori che, nel giro di pochi mesi, lo renderanno uno dei porti più competitivi del nostro Paese al quale, per una operatività adeguata, va garantita autonomia gestionale. Mi auguro quindi - conclude Silvia Velo - che sulla proposta si apra un ampio dibattito e che la riforma abbia l'ambizione

Serracchiani e Filippi da Lupi per un compromesso sulla riforma

2 aprile 2014

Si al taglio delle Autorità portuali (con l'elenco di quelle da cancellare), un nuovo piano nazionale degli scali come nodi logistici e più autonomia finanziaria con quote IVA

ROMA – Il Partito Democratico ha presentato ieri al ministro Maurizio Lupi la propria proposta di riforma del sistema portuale. All'incontro presso la sala conferenze di via S. Andrea delle Fratte erano stati invitati i rappresentanti del cluster marittimo "al fine di poter accogliere i contributi e raggiungere la massima condivisione su una riforma sempre più urgente della legge 84 del 1994, che permetta all'Italia di competere con gli altri Paesi".

La proposta tende a trovare un compromesso tra la "linea Lupi" considerata troppo rivoluzionaria e la "riformina" elaborata in Senato e adesso ferma in commissione. I temi: riduzione del numero delle autorità portuali, revisione delle competenze e un nuovo piano nazionale strategico dei porti e della logistica sono i nodi centrali della proposta, che la responsabile infrastrutture e trasporti del PD e presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, e il capogruppo della Commissione Trasporti del Senato, Marco Filippi, hanno illustrato al ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi.

Il provvedimento sul quale ha lavorato il Partito Democratico – hanno spiegato Serracchiani e Filippi – punta a favorire la crescita e lo sviluppo delle attività degli scali italiani, partendo dalla governance, che dovrà essere meno frammentata.

Parallelamente vanno garantiti un più accentuato ruolo del Governo centrale nel sistema portuale italiano, l'integrazione del sistema portuale italiano con la rete logistica, un sistema delle regole, con nuovi soggetti regolatori e una più opportuna classificazione portuale.

Riferendo che il progetto è già stato condiviso con i responsabili dei porti regionali, Serracchiani ha rilevato che la diminuzione delle Authority e una diversa classificazione vanno accompagnate da una autonomia finanziaria, con l'attribuzione di una quota dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci, e dalle competenze sulla manutenzione ordinaria e straordinaria, a partire dagli indispensabili dragaggi.

Uno degli elementi su cui si è già scatenata la bagarre è la divisione tra Autorità portuali da confermare e da cancellare. Secondo le indiscrezioni che circondano l'incontro di ieri le Authorities destinate a scomparire – con accorpamenti a quelle superstiti vicine – sarebbero: Savona, Carrara, Piombino, Salerno, Cagliari, Nord Sardegna (Olbia), Messina, Catania, Augusta, Brindisi e Manfredonia. Rimarrebbero Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Palermo, Gioia Tauro, Napoli, Civitavecchia, Livorno, La Spezia e Genova. Sempre di più di quelle 6/8 ipotizzate da Lupi. E ovviamente stanno già partendo le relative lobby, per cui si preannuncia battaglia senza esclusione di colpi.

Msc, obiettivo due milioni di passeggeri nel 2017

Milano - È quanto ha affermato l'amministratore delegato, Gianni Onorato, a fronte degli 1,65 milioni di passeggeri previsti per l'anno in corso. SFOGLIA IL CALENDARIO

Milano - **Msc Crociere punta a raggiungere quota 2 milioni di passeggeri nel 2017 a fronte degli 1,65 milioni previsti per l'anno in corso.** È quanto ha affermato l'amministratore delegato, **Gianni Onorato**, presentando il nuovo catalogo delle crociere valido dall'ottobre di quest'anno fino ad aprile 2016. Proprio le date del nuovo catalogo indicano la novità introdotta da Msc Crociere, che consente di programmare già da quest'anno le prossime vacanze e quelle del 2016 con una indicazione precisa dei prezzi. «Sono arrivato in Msc sette mesi fa dopo 27 anni che opero nel settore», ha spiegato Onorato.

«Molte delle cose che presentiamo oggi sono state già decise e programmate prima del mio arrivo, il mio contributo però è su una visione dell'azienda

dal 2017 in poi». In particolare, proprio dal 2017 arriveranno **la prima nuova grande nave da crociera**, che però, a differenza delle rivali, «potrà andare dappertutto, senza limitazioni e raggiungere persino San Pietroburgo dove oggi noi non possiamo andare. **La seconda delle due imbarcazioni realizzate in Francia arriverà nel 2019**, con un'opzione per altre 2 navi, mentre è in fase di preparazione il programma "Rinascimento" relativo all'ampliamento di alcune navi dell'attuale flotta».

Cosco punta al Sud America

2 aprile 2014 |

Il collegamento sarà settimanale con Brasile, Argentina e Uruguay

GENOVA – L'annuncio a tutto ieri è stato telegrafico: Coscon Italy è lieta di informare che da aprile viene aperto un nuovo servizio settimanale dall'Italia per il Brasile, Argentina e Uruguay dai porti di Genova, Napoli, Vado Ligure e Livorno.

Di questo importante collegamento tra i porti occidentali italiani e quelli atlantici del Sud America si parlava da qualche tempo, anche in relazione ai joint che la compagnia cinese Cosco sta perfezionando con altri partners. E visto l'interesse dei caricatori per questa tratta, è probabile che le ulteriori informazioni operative arriveranno a breve, in modo da meglio programmare i rapporti con la clientela.

Gli ultimi dettagli emersi sul nuovo servizio parlano di un "common feeder" con navi medie cinesi e in joint dai porti italiani fino ad Algeciras dove il carico sarà convogliato sul servizio Maersk denominato SAMBA per il Brasile. Vengono assicurati tempi celeri di consegna e alta qualità del servizio, per rilanciare un collegamento che era stato sospeso – sia pure con caratteristiche diverse – tre anni fa all'inizio della grande crisi. Oggi le condizioni generali dell'interscambio sono cambiate e le prospettive appaiono in miglioramento. Da qui l'avvio della nuova iniziativa che a Livorno avrà base sulle banchine del Terminal Darsena Toscana.