



Torre del Greco: RBD Armatori, accordo con le banche

Torre del Greco, 23 ottobre 2012 - La RBD Armatori S.p.A. comunica che, con il coinvolgimento delle sue Banche finanziatrici, ha avviato un programma di ristrutturazione finanziaria, fruendo delle nuove possibilità normative e procedurali introdotte dal recente Decreto Sviluppo del Governo Monti.

Il Programma sviluppato con l'ausilio di primari Advisors internazionali coordinati dall'advisor finanziario Rothschild prevede la concentrazione dell'operatività aziendale nella Flotta di proprietà, costituita da 16 navi di recentissima costruzione, all'avanguardia per tecnologia, efficienza ed affidabilità di esercizio.

Sotto il profilo finanziario è stato predisposto un Piano di ottimizzazione dei flussi finanziari in relazione ai ricavi derivanti dalla ordinaria operatività della flotta di proprietà in esercizio; al contempo è stato avviato un programma di concentrazione del patrimonio su assets strategici teso anche alla valorizzazione di parte del patrimonio aziendale.

Unitamente all'apporto di necessaria nuova finanza per lo sviluppo del piano da parte del ceto bancario, è anche previsto l'intervento degli Azionisti con l'effettuazione di manovre di patrimonializzazione e rafforzamento della Società.

Tutte le operazioni di riassetto si svolgeranno nel pieno rispetto della normativa di recente introduzione.

La conclusione delle attività di riassetto finanziario di RBD Armatori è prevista entro pochi mesi

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

CRN punta sul mercato americano

La partecipazione al Fort Lauderdale Int'l Boat Show (25-29 ottobre) segna un

momento chiave per i piani di sviluppo del cantiere, che guarda con interesse alla clientela USA

Ancona, 23 ottobre 2012 - CRN - cantiere navale e brand del Gruppo Ferretti, specializzato nella costruzione e commercializzazione di megayacht completamente custom in acciaio e alluminio dislocanti da 44 a 90 metri e una linea in materiale composito dislocante (CRN Navetta 43) di 43 metri - prosegue nella fase di promozione del cantiere nei mercati esteri più importanti della nautica di lusso partecipando al 53° Fort Lauderdale International Boat Show (25-29 ottobre).

Fort Lauderdale, che si trova sulla costa orientale della Florida, a nord di Miami, è considerata la "capitale mondiale dello yachting" e il suo salone rappresenta il principale appuntamento per il mercato americano di fascia alta e altissima. Lo stand di CRN è collocato nell'area SYBAss (Super Yacht Builders Association), di cui CRN fa parte fin dalla nascita.

Quello statunitense è un mercato cui CRN guarda con rinnovata attenzione: se è vero che la clientela del cantiere anconetano è sparsa un po' in tutto il mondo, con un focus particolare su Medio Oriente e paesi dell'Est europeo, è altrettanto vero che gli armatori di alcuni fra i più bei megayacht prodotti da CRN sono stati americani.

"La concorrenza negli USA è sicuramente molto agguerrita ma questo per noi è un grande stimolo" dichiara Luca Boldrini, direttore commerciale CRN. "Negli ultimi anni CRN ha lavorato molto su clienti, prodotto/qualità e after sales; ora che riteniamo di essere pronti per la clientela americana ritenuta da sempre molto esigente, ci presentiamo a Fort. Lauderdale. Qui ci confronteremo con il meglio della cantieristica mondiale: credo che come CRN abbiamo tante carte da giocare, con i nostri contenuti di design, italianità, tecnologia cura del dettaglio e altissima artigianalità, quindi sono fiducioso. Fra l'altro questo salone è anche un ponte per la clientela proveniente dall'America Latina, un'altra area che per noi è di forte interesse. Si tratta di un'altra tappa importante nel percorso di posizionamento di CRN nell'elite mondiale dalla cantieristica".

Al momento CRN nel sito di Ancona sta producendo ben sette megayacht e precisamente:

- M/Y CRN 125 60 mt (varò previsto a novembre) - disegnato da Zuccon International Project
- M/Y CRN 129 80 mt (varò previsto a gennaio 2013) - disegnato da Zuccon International Project
- M/Y CRN 131 74 mt - disegnato da Zuccon International Project
- M/Y CRN 132 73 mt - disegnato da Omega Architects
- M/Y CRN 133 60 mt - disegnato da Francesco Paszkowski Design

tutte in acciaio e alluminio, oltre a

· n. 2 CRN Navetta 43, 43 mt, in composito disegnate da Zuccon International Project

L'80 metri, la cui realizzazione è in fase molto avanzata, sarà il più grande megayacht mai prodotto da CRN, destinato a superare il 72 metri "Azteca", e tra i più grandi costruiti in Italia.

È ancora in fase progettuale invece la linea Dislopen disegnata da Zuccon International Project così come i nuovi progetti da 60 a 80 mt, di Nuvolari & Lenard.

Prima di Fort Lauderdale, CRN aveva partecipato ai saloni di Cannes (Festival de la Plaisance, 11-16 settembre) e Montecarlo (Monaco Yacht Show, 19-22 settembre), che tradizionalmente aprono la stagione della grande nautica internazionale.

Durante il salone di Cannes la Navetta 43 di 43mt "Lady Trudy" ha ricevuto il "Best Interior Award" all'interno del "World Yacht Trophy 2012" organizzato dal gruppo editoriale francese LuxmediaGroup e volto a premiare l'altissima qualità degli interni del megayacht.

A Montecarlo invece CRN ha presentato in anteprima assoluta il nuovo CRN 130 60 metri "Darlings Danama", scafo numero 130 del cantiere, realizzato in acciaio e alluminio, la sesta nave da diporto da 60 metri realizzata dal 2005 a oggi. Darlings Danama ha riscosso grandissimo apprezzamento da parte degli addetti ai lavori, che hanno ammirato le linee esterne e la compartimentazione interna del megayacht, firmate dallo Studio Zuccon International Project in collaborazione con l'ufficio tecnico di CRN, che ha curato la progettazione navale, oltre che l'interior décor, realizzato invece dagli architetti dell'armatore - Cristina & Alexandre Negoescu - insieme al Centro Stile del cantiere.

Il prossimo appuntamento significativo per CRN è il varo del M/Y 125 di 60 m, previsto ad Ancona sabato 17 novembre in forma privata e che anticipa il varo del M/Y 129 di 80 mt, previsto il 12 gennaio 2013, la più grande imbarcazione realizzata da CRN e una delle più grande mai realizzate prima in Italia.

CRN inoltre nel 2013 compirà cinquant'anni di vita, un momento storico che testimonia la solidità dell'azienda in una nicchia di mercato come questa in controtendenza con un mercato globale ancora recessivo.

CRN e il Gruppo Ferretti

CRN è un brand del Gruppo Ferretti, uno dei principali player mondiali nella progettazione, costruzione e commercializzazione di motor yacht con un portafoglio unico di otto prestigiosi ed esclusivi brand, con caratteristiche distintive e fortemente complementari: Ferretti Yachts, Pershing, Itama, Bertram, Riva, Mochi Craft, CRN e Ferretti Custom Line. Il Gruppo, fondato da Norberto Ferretti, attuale Presidente Onorario, e guidato dal Presidente Tan Xuguang e dall'Amministratore Delegato Ferruccio Rossi, si avvale di moderni centri di produzione dislocati in Italia e negli USA, che riescono a coniugare l'efficienza produttiva industriale con un'inimitabile qualità dei dettagli, garantita dalla lavorazione artigianale tipica del Made in Italy. Il Gruppo è altresì presente negli USA attraverso la controllata Ferretti Group America, che gestisce un network di punti vendita specializzati nella commercializzazione e

marketing dei brand del Gruppo in tutto il mercato nord-americano, e in Asia attraverso un ufficio di rappresentanza e promozione con sede a Shanghai. Un network selezionato di circa 60 dealer garantisce, inoltre, al Gruppo Ferretti una presenza in oltre 80 Paesi e alla clientela i più elevati livelli di assistenza nelle marine di tutto il mondo. Il Gruppo è da sempre ai vertici della nautica da diporto, grazie alla costante innovazione di prodotto e di processo e alla continua ricerca di soluzioni all'avanguardia in campo tecnologico. L'ampia gamma di imbarcazioni offerte - flybridge, runabout, open, coupè, lobster boat, fisherman, maxi e mega-yacht - è progettata dai tecnici e ingegneri altamente specializzati del centro di ricerca e progettazione Advanced Yacht Technology, in collaborazione con il Centro Stile Ferrettigroup, un competente team di architetti e designer alla continua ricerca di soluzioni estetiche e funzionali innovative, che consolidano e sviluppano il know how interno e lavorano in stretta collaborazione con architetti esterni di fama internazionale. Per questo motivo le imbarcazioni create dal Gruppo Ferretti si caratterizzano da sempre per la grande qualità, l'elevata sicurezza e le ottime performance in mare, oltre che per l'esclusività del design e il fascino senza tempo che le rendono fortemente riconoscibili nel panorama nautico mondiale.

Posted in [Ultime notizie](#) | [No Comments](#) »

Genova: Convegno su trasporto marittimo. Un mare di soldi

La ricerca di SRM "Trasporto marittimo e Sviluppo economico" presentata oggi nella sede di Genova della Banca d'Italia. In allegato la sintesi delle ricerche.

Genova, 23 ottobre 2012. SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), ha presentato oggi, in collaborazione della Banca d'Italia - Sede di Genova, la ricerca dal titolo "Trasporto marittimo e Sviluppo economico. Scenari Internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita". Un lavoro di analisi che approfondisce gli aspetti economici e strategici del comparto in Italia, e che dimostra la funzione driver svolta dal trasporto marittimo per la nostra economia, in quanto volano di internazionalizzazione, innovazione, investimenti in infrastrutture, nonché di occupazione e crescita del PIL.

Nell'ambito del convegno, SRM ha dunque presentato dati e statistiche sul traffico, sulla numerosità della flotta, sulle aree di sviluppo del settore e sui punti di forza e debolezza del trasporto marittimo, non trascurando aspetti connessi alla presenza di forti, insidiosi, competitor esteri sia in ambito armatoriale, sia logistico-portuale. In particolare, il Centro Studi ha sottolineato il "peso commerciale" dell'Italia nel bacino del Mediterraneo e i traffici marittimi da e per l'area Med, con l'indicazione dell'intensità degli scambi e dei principali partner interessati, tra cui spiccano Turchia, Tunisia ed Egitto.

Ne è emerso il quadro di un settore che nonostante la crisi ha continuato ad investire e ad innovare. Lo shipping, nello specifico ha continuato a contribuire all'internazionalizzazione del nostro sistema manifatturiero. E non mancano punte di eccellenza, le aree strategiche del Paese - anch'esse approfondite nella ricerca - quali il cluster marittimo campano e le realtà portuali di Genova e Trieste, tre "motori" della nostra economia del mare.

L'iniziativa, svoltasi nella sede della Banca d'Italia del capoluogo ligure, ha visto la partecipazione di numerosi esperti e rappresentanti del comparto. Hanno aperto i lavori il Direttore della Banca d'Italia - Sede di Genova, Letizia Radoni, e il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis. La presentazione della ricerca si è focalizzata in particolare sugli scenari internazionali e le dinamiche dell'area MED, con la relazione di Alessandro Panaro, Responsabile Infrastrutture SRM, e sull'assetto e l'evoluzione del porto di Genova, interfaccia marittima del Nord-Ovest, con la relazione di Andrea Migliardi dell'Ufficio Analisi e ricerca economica territoriale della Banca d'Italia - Sede di Genova.

I temi sollevati sono stati discussi da Gian Enzo Duci, Presidente Associazione Agenti e Mediatori Marittimi di Genova; Nereo Paolo Marcucci, Vice Presidente Confetra; Antonio Nucci, Direttore Regionale Piemonte-Liguria-Valle d'Aosta di Intesa Sanpaolo; e da Luigi Merlo, Presidente dell'Autorità Portuale Genova e Presidente di Assoport.

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM afferma che:

«Per superare la crisi e proiettare il nostro Paese verso orizzonti di competitività e crescita internazionale è importante investire nei settori in cui la nostra economia ha un know-how consolidato e storico, ed in tale contesto il comparto marittimo, visto come anello indispensabile di una catena logistica integrata, deve rappresentare una priorità per le strategie di sviluppo del Paese e del Mezzogiorno in particolare.

Superare gli ostacoli della burocrazia, attrezzare i nostri porti per affrontare il fenomeno del gigantismo navale, garantire una certezza dei fondi a disposizione per lo sviluppo delle infrastrutture e un'adeguata pianificazione per tutto il sistema marittimo: sono alcuni dei passi necessari da compiere per misurarci con i principali competitor esteri. Uno studio, quindi, che vuole costituire uno strumento conoscitivo e di utilità concreta a quanti operano nel settore e a coloro che hanno responsabilità di governo del territorio».

Antonio Nucci, Direttore Regionale Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria di Intesa Sanpaolo aggiunge che:

«La volontà da parte di Intesa Sanpaolo di voler presentare questa ricerca è espressione di come il Gruppo segua con attenzione le dinamiche collegate a questo settore, fondamentale per la competitività del sistema Paese. L'industria armatoriale italiana si rivolge, da sempre, alle grandi banche nazionali e agli istituti specializzati internazionali, con il fine di creare un'alleanza funzionale che non si limiti all'erogazione dei finanziamenti, ma che renda disponibili servizi e professionalità specializzati e di alto standard qualitativo. Intesa Sanpaolo offre una risposta concreta alle esigenze degli imprenditori armatoriali attraverso un desk specialistico dedicato

al settore, che presidia tutto quanto è connesso al mercato del navale, supportando gli imprenditori nell'analisi dei progetti, anche quelli più complessi».

I NUMERI CHIAVE DELLA RICERCA

- L'Italia è al 3° posto in Europa per merci movimentate via mare. Il nostro Paese è tra le nazioni che hanno reagito meglio alla crisi (+5,2%, rispetto al +2,2% del Regno Unito, al +3,5% Spagna, al -0,6% della Francia).
- Dal 2001 al 2011 sono stati investiti dagli armatori oltre 37 md€ in nuove navi ed oggi l'Italia vanta una delle flotte più giovani e tecnologicamente avanzate. Il 67% del naviglio ha età inferiore ai 10 anni e il 46% meno di 5 anni.
- I porti della nostra nazione hanno un forte grado di internazionalizzazione: il 65% del traffico merci è relativo a navigazione internazionale.
- Il sistema portuale italiano ha movimentato, nel 2011, 478 milioni di tonnellate di merci. Le imprese del cluster marittimo italiano sono prevalentemente concentrate nel Mezzogiorno (in particolare in Campania sono presenti 1.056 unità, 15% del totale nazionale).
- Nel 2011 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito, il canale di Suez ha registrato un aumento del 7,1% delle merci trasportate, a dimostrazione dell'incremento delle dimensioni delle navi che transitano sulle rotte est-ovest. Trend confermato anche nel 2012 (- navi, + merci).
- Tra il 2005 e il 2011 i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 30%. Avanzano i nuovi competitor marittimi: Tanger Med e Port Said.
- L'interscambio dell'Italia verso i Paesi dell'Area Med ammonta a circa 57,7 miliardi di euro e di questi, oltre il 70% (pari a 40,6 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo. I Paesi dell'Area Med costituiscono il 17% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia (2011).
- L'interscambio marittimo dell'Italia verso l'Area Med si concentra soprattutto nei Paesi del Southern Med (per il 51% nel 2011). E' cresciuto nel tempo il peso dell'interscambio verso i Paesi dell'Eastern Med (+19,4% tra il 2008 ed il 2011); in primis verso la Turchia (+24,3% tra il 2008 ed il 2011).

ALLEGATA SINTESI DEL RAPPORTO

<http://srmmailing.nascar.it/f/tr.aspx/?a8Uj&j=x1vv/.0fa=yv3jic=.ikg4qsnol6jj2d6ais.e5-&kqjkqg.&kq7cd9-7l-sjack&k-rkj5jgggkfe5i.li.dg4g0-NCLM>

Posted in News | No Comments »

Napoli: Aida Cruises sceglie Cantieri del Mediterraneo per i lavori

Napoli, 22 ottobre 2012 - E' entrata nei bacini di carenaggio della Cantieri del Mediterraneo per effettuare lavori di manutenzione la nave da crociera AIDAblu della societa' Aida Cruises, riconducibile al gruppo della statunitense Carnival Cruises, gigante della crocieristica mondiale.

Lunga oltre 252 metri e larga 38, la AIDAblu ha una stazza di oltre 72mila tonnellate e puo' imbarcare tra passeggeri ed equipaggio 3mila persone. "Siamo riusciti a battere un' agguerrita concorrenza internazionale" ha dichiarato Luigi Salvatori, ad della Cantieri del Mediterraneo "spinta ad acquisire lavori a prezzi stracciati. Ci siamo riusciti perche' offriamo una maggiore professionalita' e competenza rispetto ad altri cantieri nazionali ed internazionali". La AIDAblu e' la quinta nave del gruppo Aida Cruises ad effettuare i lavori nello scalo di Napoli, presso le strutture della Cantieri del Mediterraneo.

Posted in [Ultime notizie](#) | [No Comments](#) »

Costa Crociere: vogliamo capire quali siano state le cause di quel tragico incidente in quella notte

Nota di Costa Crociere sulla fine dell'incidente probatorio di Costa Concordia:

Grosseto, 19 ottobre 2012 - Dall'incidente probatorio di Grosseto, in corso di conclusione, a cui Costa Crociere ha partecipato in qualità di "parte danneggiata", e dalla discussione sulla relazione dei periti del Tribunale, sono emersi in modo inequivocabile alcuni aspetti fondamentali della drammatica vicenda. Ecco i principali:

1. L'unità di crisi

.L'Unità di crisi si è opportunamente costituita ma non ha potuto fornire un adeguato supporto alla nave per la rapidità con la quale è avvenuto l'affondamento. L'Unità di crisi ha svolto le sue funzioni fornendo supporto logistico ai passeggeri e all'equipaggio a terra.

· Il ruolo dell'unità di crisi, secondo la normativa vigente, è quello di fornire supporto in situazioni di emergenza. Qualunque decisione che riguardi la sicurezza della navigazione rimane di esclusiva competenza del Comandante, il quale è a bordo e conosce meglio di chiunque altro la situazione sul posto e ha il potere e il dovere di prendere ogni opportuno provvedimento per affrontare la specifica situazione.

· Il dovere di informare le autorità su un sinistro che possa pregiudicare la sicurezza della nave è di esclusiva responsabilità del Comandante, secondo gli articoli 17 e 19 del Decreto legislativo 196 del 2005. Il Comandante ha il dovere di informare la Compagnia. Il Comandante e la Compagnia hanno l'obbligo di restare a disposizione delle autorità e dare la massima collaborazione.

2. La nave

· La nave ed i sistemi di supporto alla navigazione sono stati progettati, costruiti, testati, in linea con gli avanzati criteri di sicurezza previsti dalle norme nazionali ed internazionali. Gli strumenti di ausilio alla navigazione di Costa Concordia sono talora presenti in numero superiore a quello previsto dalle norme vigenti per garantire la sicurezza di funzionamento anche in caso di guasto durante la navigazione.

Le navi della flotta Costa operano sotto la normativa della bandiera italiana e nel rispetto della normativa internazionale vigente nel settore. Le navi della flotta sono state soggette a più di 107 ispezioni nel corso del 2011, attestando il rispetto delle norme nazionali ed internazionali ed i più alti standard di sicurezza.

· Costa Concordia alla partenza del porto di Civitavecchia aveva tutti i certificati dalle normative vigenti in corso di validità ed i suoi impianti in corretto stato di manutenzione e di funzionalità.

3. Le procedure di sicurezza

E' emerso che le procedure di sicurezza di Costa Crociere sono adeguate e rispondono pienamente a tutte le disposizioni di legge.

4. L'equipaggio

Le difficoltà incontrate nell'abbandono nave sono state influenzate dal ritardo con il quale il Comandante ha preso la decisione di dare l'allarme generale e successivamente l'abbandono nave. Dal momento del segnale di abbandono, la nave è stata evacuata in tempi rapidi pressoché esclusivamente dall'equipaggio che ha lavorato in condizioni estremamente difficili in quanto lo sbandamento della nave ha reso impossibile a quest'ultimo lo svolgimento dei propri incarichi secondo le procedure prestabilite.

5. La rotta

Quanto alla variazione di rotta effettuata dalla nave la sera del 13 gennaio, l'obbligo di comunicazione spettava al comando nave. Né la Capitaneria di Porto né la Compagnia sono state informate della variazione alla rotta prevista.

Costa Crociere è stata riconosciuta essere una Società che ha in essere procedure complete e rispondenti alle stringenti normative nazionali e internazionali applicabili, sia per quanto riguarda la navigazione ordinaria che per l'emergenza; una società che ha navi costruite secondo i più rigorosi standard, in particolare quelli della sicurezza, e che addestra il suo personale nel rispetto della normativa vigente.

Nel rispetto del doloroso bilancio di vittime che non può essere dimenticato, Costa Crociere ha un solo obiettivo: capire sino in fondo la natura e la successione degli avvenimenti verificatisi quella notte e quali siano state le cause di questo tragico incidente.

L'accertamento della verità ci permetterà di continuare a costruire il futuro della società su basi solide continuando a operare nel consueto rispetto delle leggi, dell'ambiente e della società in cui operiamo. Per questo continueremo a collaborare con la magistratura, verso il cui operato abbiamo piena fiducia, come già dichiarato.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Livorno: porto, testo integrale del Patto per il Lavoro

Livorno, 18 ottobre 2012 - Premessa - Nei momenti di crisi è necessario che le comunità rafforzino i propri vincoli di solidarietà al fine di evitare che lo scontro di interessi particolari ne metta in discussione la sopravvivenza stessa.

Tale principio è quanto mai valido nel porto di Livorno che ambisce a recuperare lo spirito e la competenza che gli hanno permesso di essere, per un periodo, tra i più importanti del Mediterraneo, adeguandolo alle novità che negli anni hanno modificato non poco gli assetti e per garantirgli un futuro di sviluppo.

A Tal fine è necessario condurre un'analisi della situazione attuale del porto di Livorno - attraverso i dati ufficiali in disponibilità degli organi preposti, primo fra tutti l'Autorità Portuale - verificando le potenzialità dello scalo in stretta relazione all'offerta logistica che il territorio è in grado di esprimere.

Tale analisi costituisce la base indispensabile per accrescere i livelli di efficienza e per eventuali riassetti organizzativi, da porre in essere nel periodo in cui l'attuale situazione di crisi tenderà a cessare.

Risulta inoltre indispensabile, attraverso il ruolo e le competenze dell'Autorità Portuale:

- a) Garantire il rispetto delle regole, attraverso il quale assicurare pari condizioni di trattamento per tutti i soggetti operanti in ambito portuale;
- b) Promuovere la continuità produttiva, favorendo in tal modo la programmazione degli investimenti, attraverso la puntuale definizione degli iter e dei tempi certi di attuazione delle scelte di pianificazione previste nel PRP pre-adottato;

c) Condividere che la rapida definizione e la coerente applicazione dello strumento di programmazione, con il rilascio ed il rinnovo delle conseguenti concessioni/autorizzazioni, sia essenziale per consentire politiche di investimento, possibili solo in un quadro di chiarezza, certezza riscontrabile negli atti e di prospettiva;

Oggi la necessità, per tutti, è trovare un punto di equilibrio in cui, attraverso regole condivise, si realizzi un assetto del porto che risponda alle esigenze delle imprese e dei lavoratori, in un'ottica di nuova collaborazione tesa a recuperare credibilità e competitività nel porto.

PATTO PER IL LAVORO

Le parti convengono nell'individuare le seguenti impostazioni e i seguenti criteri organizzativi con i quali costruire le dinamiche commerciali corrispondenti alle esigenze di mercato:

- Contribuire a creare tutte le condizioni per un futuro sviluppo dell'economia portuale e dell'occupazione, valorizzando le potenzialità ed ottimizzando le risorse del porto, secondo quanto previsto dalla previsione dell'adottando P.R.P.
- Il CCNL e il rapporto di lavoro da esso disciplinato, nel rispetto delle norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, costituiscono elemento basilare delle attività portuali.
- Il lavoro portuale temporaneo qualificato e professionalizzato, costituisce elemento centrale delle dinamiche portuali, fisiologicamente legate all'andamento fluttuante dei traffici. Quindi le parti si impegnano a contribuire al rafforzamento della struttura e del ruolo del fornitore di lavoro temporaneo in porto ex art. 17 L. 84/94 della legge n 84 del 1994. In particolare le parti datoriali opereranno per realizzare il massimo coinvolgimento delle imprese concessionarie promuovendo, se del caso, un adeguato riassetto dell'attuale società di gestione.
- I piani di impresa sono elementi indispensabili per la valutazione dei livelli occupazionali attesi rispetto ai contenuti delle autorizzazioni e delle concessioni;
- La concorrenza tra imprese ed il rilascio delle autorizzazioni/concessioni ex art. 16, 17 e 18, saranno regolate in applicazione rigorosa di quanto previsto nella normativa vigente richiamata e secondo le disposizioni già notificate dall'A.P.
- L'Autorità Portuale è il garante riconosciuto del sistema di regole aderente alle norme vigenti, segnatamente per quanto concerne sia il rilascio od il rinnovo delle autorizzazioni/concessioni(ex artt. 16/18), sia per la fornitura di lavoro temporaneo.

Relativamente all'affidamento delle singole fasi del ciclo delle operazioni portuali, le parti concordano con i criteri e gli adempimenti previsti già notificati dall'Ap, ed in particolare che:

- 1) L'affidamento di una fase è consentito solo in presenza dei requisiti dell' "appalto

legittimo “;

2) Vi deve essere quindi piena autonomia organizzativa in capo all'affidataria che opera con rischio d'impresa;

3) Il contratto tra affidante ed affidatario deve contemplare espressamente il criterio di rischio d'impresa in capo all'affidatario;

4) Non devono configurarsi situazioni di lavoro temporaneo;

5) Per quanto riguarda i servizi portuali, questi devono corrispondere alle caratteristiche indicate dalle norme vigenti di “prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali ” e quindi non possono essere coincidenti con esse.

Con questa impostazione, le parti condividono che:

1 - L'attuale situazione di crisi richiede la condivisione di ulteriori iniziative volte a contenere le cause che hanno determinato gli attuali esuberi occupazionali. Pertanto, nella dinamica dei rapporti commerciali e di eventuali modifiche degli assetti gestionali delle imprese, dovranno essere attivati tutti gli strumenti di ammortizzazione sociale, di formazione e riqualificazione professionale, previsti dalla normativa, a sostegno dei lavoratori.

2 - Le parti concordano sulla opportunità di contribuire al mantenimento dei livelli occupazionali attraverso l'utilizzo degli strumenti sopra ricordati, affinché, nei casi di necessità di ampliamento degli organici aziendali, sia tenuto conto dei lavoratori in esubero se con pari qualificazione professionale rispetto a quanto ricercato. Tale verifica non potrà in alcun modo interferire sulle libertà delle imprese, di valutare la consistenza e la strutturazione dei propri organici, adottando modelli organizzativi autonomamente scelti;

3 - Al fine di rendere più costante e costruttivo il dialogo tra le parti sociali, per gestire la delicata fase che attraversa il porto di Livorno, i firmatari condividono l'opportunità di costituirsi in una Commissione paritetica con lo scopo sia di analizzare eventuali problematiche da sottoporre all'attenzione dell'Autorità Portuale e/o degli altri organi previsti dalla L. 84/94 (Commissione Consultiva e Comitato Portuale), sia di analizzare le dinamiche organizzative in coerenza con quanto disposto dal CCNL in materia di diritti di informazione.

L'attuazione del presente patto sarà monitorata dall'Autorità Portuale anche attraverso la periodica consultazione della Commissione Paritetica composta dai rappresentanti delle parti sottoscrittenti.

LIVORNO 17 ottobre 2012

Hanno firmato

FIT-CISL (Dario Menichelli)

FILT-CGIL (Simone Angella)

Ultrasporti (Claudio Sodano)

Assimprese (Luca Becce)

Assoterminal (Enio Lorenzini)

Confindustria Livorno (Umberto Paoletti e Gabriele Martelli)

Posted in [Ultime notizie](#) | [No Comments](#) »

Grimaldi Group: due ferry-cruise tra Trieste, Ancona, Igoumenitsa e Patrasso (Grecia)

Trieste, 18 ottobre 2012 - L'amministratore delegato di Grimaldi Group, Manuel Grimaldi, ha incontrato oggi i vertici di Trieste Terminal Passeggeri Spa e dell'Autorita' Portuale di Trieste.

L'armatore partenopeo del piu' grande gruppo navale privato italiano ha definito i tempi per l'avvio di un collegamento attraverso i ferry "Cruise Europa" e "Cruise Olimpia" tra Trieste, Ancona, Igoumenitsa e Patrasso (Grecia).

Il via definitivo alla linea e' previsto a inizio dicembre.

Il collegamento partira' da Trieste il lunedì, mercoledì e sabato e vedra' impegnate le due navi gemelle, capaci ognuna di trasportare 3.000 passeggeri con 3.000 metri lineari utili per l'imbarco contemporaneo di 170 camion e 250 autovetture. Il collegamento con la Grecia e' stimato in 24 ore.

"Si tratta di un servizio innovativo, con moderne navi - ha detto Grimaldi - che vengono denominate 'cruise' perche' offrono gli standard di accoglienza delle navi da crociera. Vediamo la linea come una autostrada del mare che colleghera' la Grecia e i Balcani. Le navi trasporteranno passeggeri e vacanzieri, automobili e camion".

Per il presidente di Ttp, Antonio Paoletti, "e' un risultato importante dopo un intenso lavoro fatto assieme all'ad di Ttp, con un impegno di squadra che porta un'ottima occasione per Trieste, aprendo mercati nuovi sia per turisti che per le merci, collegando Grecia e Balcani con l'Est Europa, l'Austria, la Germania e ovviamente il nostro territorio".

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

