



Archive for the “News” category

Nicaragua: la Cina investirà 50 Mld di dollari Usa per un canale più grande di Panama

Managua, 8 luglio 2014 - Una crescita del Prodotto interno lordo (Pil), oggi attorno al 4-5%, fino al 10,8% nel 2014 e al 15% nel 2015, in vista, addirittura, di un “raddoppio” dell’economia nel 2018: a ciò, secondo le stime del segretario per le politiche pubbliche del governo, Paul Oquist, il Nicaragua arriverà grazie al Grande Canale Interoceanico tra l’Atlantico e il Pacifico, un progetto antico quasi due secoli, che sembra sul punto di concretizzarsi attraverso due disegni di legge all’esame del Congresso.

In attesa dell’assemblea plenaria di giovedì - il parlamento è dominato dai sandinisti del presidente Daniel Ortega - le proiezioni ufficiali prevedono che il Canale triplicherà il numero di posti di lavoro al livello nazionale. Si stima che per la realizzazione del Canale occorreranno 10 anni e saranno necessari stanziamenti, iniziali, di 40 miliardi di dollari. Panamá, per costruire una nuova serie delle gigantesche chiuse del Canale, complete nel 2015, sta pagando circa 5,2 miliardi di dollari.

Fa discutere alcuni settori la decisione di assegnare la concessione del mega-progetto all’azienda cinese HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited, con sede a Hong Kong. La proposta di Ortega prevede inoltre che la concessione durerà 50 anni e potrà essere prorogata per altri 50 da parte della stessa azienda: quest’ultima è guidata da un imprenditore, Wang Jing, che l’opposizione definisce “un avvocato e non un uomo d’affari” senza esperienza di progetti di tale portata.

Ripercorrendo le tappe storiche del progetto, il presidente del Congresso, il sandinista René Núñez, ha ricordato che risale al 1826, cinque anni dopo l’indipendenza del Centroamerica dalla corona spagnola. Nel 1830 il Nicaragua cominciò a promuoverne la realizzazione cedendo a una società a capitali olandesi la concessione per cominciare i lavori, ma senza successo.

Nel 1849, durante la ‘febbre dell’oro’ negli Stati Uniti la concessione passò all’imprenditore Cornelio Vanderbilt, con l’incarico di utilizzare il tratto tra il fiume San Juan, il Lago de Nicaragua e l’Istmo de Rivas, nel sud del paese. Nel 1850, il

Trattato Clayton-Bulwer cambiò le carte in tavola, cancellando la concessione precedente per disporre inoltre che né gli Usa né l'Inghilterra potessero costruire un canale attraverso il Nicaragua, a meno di un accordo bilaterale. Nel 1904 il Congresso statunitense scartò infine l'ipotesi di un canale in Nicaragua sembra a causa di un sigillo che ritraeva nel Grande Lago un vulcano in eruzione, optando così per Panamá. Dal 1914 al 1971 è in ogni caso rimasto in vigore un patto bilaterale per la realizzazione di una via interoceanica analoga a Panamá.

Il progetto del 'Gran Canal Interoceánico de Nicaragua' prevede un passaggio oceanico più largo di quello del nuovo Panamá ampliato e un 'corridoio secco' con una ferrovia, oleodotti, porti e scali aerei, sia dal lato Atlantico che da quello Pacifico. La proposta del governo è sostenuta dal settore imprenditoriale che, tuttavia, chiede come condizione priorità ai lavoratori nicaraguensi e alle imprese nazionali, trasparenza e tutela dell'ambiente. Ma l'impatto ambientale è proprio l'aspetto su cui il mega-progetto incontra le più strenue resistenze: sebbene il tracciato della via interoceanica non sia stato ancora definito, tutti e quattro quelli al vaglio delle autorità attraversano almeno in parte il Gran Lago che la legislazione vigente classifica come una "riserva naturale di acqua potabile".

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

Sebastopoli: l'Ucraina sta chiudendo i porti della Crimea. Nuove tensioni

Nella foto: il porto di Sebastopoli fotografato da un satellite.

Sebastopoli, 8 luglio 2014 - Secondo i media ucraini, il governo dell'Ucraina è in procinto di dichiarare la chiusura ufficiale dei porti della Crimea a partire da domani 9 luglio. Le Autorità ucraine attueranno una campagna per il blocco marittimo, monitorare le navi in Crimea, e dare la caccia ai trasgressori. Le navi dei trasgressori possono essere bloccate in porti continentali ucraini, soggette a pesanti ammende (e con rilevante perdite causate da fermo), o addirittura anche di confisca e di prigionia per gli equipaggi. In teoria, tutti gli Stati membri dell'IMO, dovrebbe garantire le sanzioni, e aiutare l'Ucraina a perseguire i violatori, delle proprie acque. I porti della Crimea possono quindi, essere totalmente chiusi per tutti i carichi di import-export. Attivisti ucraini, guidati da Maidan, secondo agenzia di stampa regionale Black Sea News blackseanews.net, hanno già rilasciato un primo elenco della Black List, dove vengono elencati tutti i trasgressori che sono stati in grado di trovare finora. L'elenco comprende 13 navi, 6 di loro sono turchi, 4 greca, 1 italiano, 1 rumeno, 1 bulgara. La nave italiana dell'elenco è il traghetto Robur.

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

Salonicco: arrestato ufficiale e bloccata la nave per certificati falsi.Si indaga

Salonicco, 8 luglio 2014 - Ieri un ufficiale imbarcato sul cargo libanese "C Horse" è stato arrestato dalle autorità marittime di Salonicco per avere esibito certificati falsi, rilasciati da Corea del Nord e dalla Repubblica del Togo, lo stesso Stato di bandiera della nave. La nave è ancorata a Salonicco dal 2 luglio.

Gli inquirenti hanno avviato indagini per risalire al tipo di traffico cui la nave era stata adibita perché oltre alla falsa documentazione operava in una zona infestata da organizzazioni terroristiche. La nave da carico generale C Horse, IMO 9033701, è cdion una stazza 3.962 tonnellate, costruita nel 1991, bandiera del Togo, società amatrice Adelmor Shipping Line SARL, Libano.

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

Ashdod: AIDAdiva sotto una pioggia di razzi palestinesi.Autorità tedesche non hanno emesso nessun avviso di pericolo

Ashdod, 7 luglio 2014 - AIDAdiva, una nave da crociera che opera sul mercato tedesco, si è trovata sotto attacco di fuoco al momento di lasciare il porto israeliano di Ashdod. Ashdod è la quinta città più grande di Israele, situata nel distretto meridionale del paese sulla costa mediterranea. Si trova a 32 km a sud di Tel Aviv, a 20 chilometri a nord di Ashkelon, e 53 chilometri a ovest di Gerusalemme. Il porto di Ashdod è il più grande porto di Israele.

Non è ancora chiaro se i razzi siano stati quelli della Forza di Difesa di Israele o di Hamas, l'organizzazione radicale palestinese che lancia razzi contro le città di Israele. Quando la nave da crociera si trovava a sinistra di Ashdod, le sirene hanno suonato l'allarme e anche in altre città israeliane, per avvisare che si era sotto gli attacchi da parte dell'organizzazione radicale palestinese Hamas.

I turisti tedeschi in crociera su AIDAdiva erano in uno stato di shock quando sono stati ripresi dal canale tedesco Notizie Tagesthemen.

Frammenti di razzi sono caduti sulla nave da crociera. Fortunatamente i razzi sono esplosi prima di colpire il ponte di nave.

Non si sono avute vittime o danni rilevanti alla nave da crociera.

La nave è attualmente in navigazione verso il successivo porto di Creta in Grecia che dovrebbe raggiungere mercoledì mattina.

Una dichiarazione rilasciata dalla AIDAdiva esprime il suo rammarico. La nave da crociera ha detto che nessun avviso di pericolo è stato emesso dalle autorità tedesche prima del loro arrivo in Israele. Solo dopo l'incidente, le autorità tedesche hanno

rilasciato un avviso.

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

Washington: Cape Ray inizia a neutralizzare armi chimiche siriane. Se tutto va bene finirà tra 60 giorni

Washington, 7 luglio 2014 - Squadre a bordo della nave traghetto "Capo Ray" hanno iniziato a neutralizzare sostanze chimiche siriane, ha riferito oggi un portavoce del Pentagono.

Specialisti militari e civili statunitensi a bordo della nave stanno neutralizzando i materiali chimici in acque internazionali, ha detto ai giornalisti il colonnello dell'esercito Steve Warren.

La nave ha lasciato Gioia Tauro, in Italia, con 600 tonnellate di sostanze chimiche.

"Il Capo Ray ha il compito di neutralizzazione del materiale chimico specifico dalla Siria", ha detto Warren, notando che le squadre sono sotto il controllo e le linee guida delle Nazioni Unite e dell'Organizzazione per la proibizione delle armi chimiche. Se tutto va bene, ha detto, la neutralizzazione richiederà circa 60 giorni. Le condizioni meteo potrebbero influenzare il processo", ha aggiunto.

La nave degli Stati Uniti ha due sistemi di idrolisi sul campo. I sistemi di mescolare le sostanze chimiche in un reattore di titanio per renderle inerti.

"Quando la neutralizzazione è completata, Capo Ray consegnerà i sottoprodotti alla Finlandia e alla Germania per la distruzione a terra", ha detto Warren.

Alcuni portuali italiani di Gioia Tauro hanno caricato 78 contenitori di materiali chimici siriani a bordo al Capo Ray, il 2 luglio scorso. Le squadre a bordo del "Cape Ray" devono neutralizzare HD di zolfo gas mostarda e DF, un precursore del gas sarin.

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

Esbjerg (Dan.): con la Grimaldi Lines aumenta la domanda per il trasporto di container

Nella foto: Simon Helsing, Sales Manager della Niels Winther.

Esbjerg (Danimarca), 7 luglio 2014 - La Niels Winther ha registrato più richieste di trasporto marittimo di container, spediti con il servizio di linea Grimaldi Lines che scala regolarmente il porto più grande a Occidente della Danimarca.

La Niels Winther e la Grimaldi Lines, tra i primi vettori principali a livello internazionale nel settore RoRo, accolgono lo sviluppo positivo del trasporto di

container che si sta sviluppando nel porto danese. “Negli ultimi due mesi le richieste di trasporto via mare si sono moltiplicate. Sembra che molti dei nostri clienti stanno anche vivendo un momento positivo, con un aumento delle loro esportazioni”, spiega Simon Helsing, Sales Manager di Niels Winther, agente della Grimaldi Lines nel porto di Esbjerg.

“Sono così diventati più frequenti le partenze dalla Danimarca verso altre destinazioni nel Mediterraneo come la Grecia e Israele, forse in relazione al recupero complessivo nell’economia globale. Ma abbiamo anche visto aumentare la domanda di trasporto merci dall’Europa all’America Latina”, dice Simon Helsing e continua: “Grimaldi Lines ha rotte regolari per il Mediterraneo, Sud America e Africa Occidentale, i problemi economici dell’ Europa meridionale, inevitabilmente influenzano le importazioni e le esportazioni in quei paesi».

Gli indicatori macroeconomici sembrano confermare queste fluttuazioni commerciali. Secondo le statistiche delle Nazioni Unite sul commercio, le economie sviluppate in Europa hanno subito una diminuzione nel commercio 2007-2009, passando da 1.127 milioni di tonnellate di merci caricate nel 2007 ad appena un tonnellate nel 2009. La quantità delle merci ha poi registrato un leggero aumento fino al 2011, raggiungendo i 1.110 milioni di tonnellate di merci movimentate nei porti europei.

La Danimarca ha attraversato una situazione simile, con un crollo dei container nel 2009 e aumentando lentamente negli anni. Le statistiche delle Nazioni Unite ‘sui container nel mondo, dimostrano che i TEU (Twenty Unità piede Equivalente) in Danimarca sono passati da 740.682 nel 2008 a 621.546 nel 2009. Le cifre per il 2011 mostrano un miglioramento fino a 783.156 TEU, che sono stati movimentati porti danesi.

[Posted in News | No Comments »](#)

Napoli: Fit-Cisl, il porto non deve morire per inadempienze dello Stato e beghe personali

Napoli, 7 luglio 2014 - L’incontro tra Prefettura, operatori portuali e sindacati dei lavoratori e’ stato aggiornato al 10 luglio prossimo, fra tre giorni. Duro, ma nel contempo responsabile, il comunicato della Fit-Cisl attraverso Gennaro Imperato segretario dei portuali: “Il Porto di Napoli ormai non è più appetibile e competitivo come un tempo a causa delle grosse limitazioni infrastrutturali che nel corso degli ultimi anni hanno provocato un notevole trend negativo dei traffici commerciali. I fondali sono molti bassi e, se vogliamo essere concorrenziali, occorre risolvere rapidamente questo problema rendendo i “fondali” adeguati alle necessità reali e concrete, poiché le Imprese devono far fronte ad una concorrenza agguerrita che si è sviluppata sui mercati a tutti i livelli: Nazionali e soprattutto Internazionali. L’ultima protesta spontanea dei lavoratori dei Terminal Conateco e Soteco della scorsa

settimana sfociata nel blocco del porto scaturisce dal fatto che nessuno ha ascoltato le denunce fatte dal sindacato e dalle stesse aziende che cercavano di dare l'allarme nei confronti di quelle istituzioni che oggi invece sembrano tutte d'accordo sul fatto che il Porto non debba morire".

Stupore ma anche rabbia quella di imperato: "Come mai, mi chiedo, nessuno ha osato fermare la fuga dal nostro scalo di armatori come Ignazio Messina verso Salerno o del Consorzio Asiatico Cosco che ha investito e continua ad investire al Pireo miliardi di euro poiché lamenta l'impossibilità tecnica di attraccare Napoli con navicontainer da 8.000 Teu quelle più usate attualmente dagli armatori mondiali per abbattere i costi del trasporto? Negli ultimi anni ai lavoratori di Conateco e Soteco sono stati chiesti molti sacrifici di natura economica che purtroppo non sono serviti a superare la crisi; oggi le due società hanno proposto alle OO.SS. e agli stessi lavoratori, al fine di mantenere gli attuali livelli occupazionali, il ricorso alla CIG ordinaria che deve essere solo ed esclusivamente di natura temporanea e non deve diventare lo strumento per risolvere i problemi economici delle due aziende. Le scelte aziendali, seppur drastiche e dolorose, devono essere concertate e condivise con il Sindacato che non si è mai sottratto a trovare soluzioni che non comportino ulteriori vessazioni economiche nei confronti dei lavoratori peraltro già preoccupati del proprio futuro lavorativo. Bisogna affrontare seriamente i problemi atavici dello scalo napoletano dando idonee soluzioni e risposte concrete a chi oggi protesta preoccupato del proprio futuro occupazionale, e fermare le scelte dei grandi armatori che preferiscono altri scali a quello napoletano solo perché più convenienti e attrattivi e privi di lungaggini burocratiche e beghe politiche".

Gli interventi da attuare" ha concluso Gennaro Imperato" per risollevare le sorti del Porto sono molteplici ma occorre dare delle priorità come la risoluzione del nodo dell'escavo dei fondali e il completamento della vasca di colmata per la realizzazione del Terminal di Levante che potrebbero sicuramente dare la possibilità di attrarre nuovi traffici dando così nuova linfa al Porto e lavoro per tutta la comunità portuale. Auspicio che la soluzione dei problemi venga portata avanti con forza a livello locale ma soprattutto a livello nazionale con l'impegno di tutti (Sindacati, Imprese ed Istituzioni) al fine di evitare la perdita di ulteriori fette di mercato per il nostro scalo.

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