



TIRRENIA AD APONTE, GRIMALDI E ONORATO

NAPOLI - Cin acquisisce Tirrenia. E' stato, infatti, firmato il contratto di acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia da parte di Compagnia Italiana di navigazione. I soci di Cin (Marinvest, Grimaldi Group e il gruppo Moby) "hanno deciso di procedere con l'acquisto della compagnia statale salvaguardando per il futuro la continuita' territoriale e i livelli occupazionali". Lo rende noto un comunicato. Il contratto è stato firmato dal commissario straordinario di Tirrenia Giancarlo D'Andrea e dall'amministratore delegato di Cin Ettore Morace presso gli uffici di Legance, i consulenti legali dell'acquirente. In una nota, Tirrenia conferma che il contratto è stato stipulato "nel rispetto delle previsioni procedurali e secondo le previste tempistiche", con Cin "risultata aggiudicataria della procedura di evidenza pubblica a suo tempo conclusa". Il contratto, si legge nella nota di Cin, "prevede l'acquisto del marchio 'Tirrenia', di 18 navi e delle linee attraverso la convenzione che verrà stipulata con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; sono esclusi dall'acquisizione la Siremar, i fast ferries, le proprietà immobiliari e le opere d'arte". Il piano industriale di Cin "prevede il mantenimento dell'intero organico, la sostituzione immediata del naviglio obsoleto, il potenziamento della rete commerciale, l'adeguamento degli standard di bordo ai livelli internazionali e il miglioramento immediato dei servizi e delle condizioni di viaggio dei passeggeri". Il passaggio di Tirrenia a Cin - conclude la nota - "rimane ancora condizionato all'ottenimento del via libera antitrust da parte della Commissione Europea e interverrà definitivamente solo in tale data".

Posted in News | [No Comments](#) »

Grimaldi si aggiudica il nuovo terminal del Porto di Barcellona

L'Autorità Portuale di Barcellona ha assegnato al Gruppo la concessione per la gestione del nuovo terminal traghetti

Napoli, 22 luglio 2011: Il Gruppo Grimaldi si è aggiudicato la concessione pluriennale del nuovo terminal del porto di Barcellona "Muelle Costa", dedicato al trasporto di

merci e passeggeri.

Il Consiglio di Amministrazione dell'Autorità Portuale della capitale catalana ha infatti deliberato ieri la concessione del nuovo terminal al Gruppo partenopeo, a seguito del bando di gara pubblicato lo scorso anno.

Al Gruppo è stata affidata la concessione di 15 anni, rinnovabile per altri 7,5 anni, di un'area di circa 60.000 metri quadrati, sulla quale saranno costruiti una stazione marittima, infrastrutture, aree di stoccaggio per merci, finger e passerelle per l'accesso dei passeggeri ai traghetti direttamente dal terminal. L'investimento previsto per tale progetto è di circa 20 milioni di euro.

“La realizzazione del nuovo terminal a Barcellona dimostra la volontà, da parte del nostro Gruppo, di offrire standard di servizi sempre più alti e rispondenti alle esigenze dei nostri clienti” commenta Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo “Il nostro obiettivo è di espandere e potenziare ulteriormente la vasta rete di Autostrade del Mare e di terminal portuali nel Mediterraneo Occidentale, rafforzando il ruolo di Barcellona come scalo strategico per i servizi merci e passeggeri offerti dal Gruppo”.

Il porto di Barcellona è servito da una vasta rete di servizi operati dal Gruppo Grimaldi. Al momento tre sono i collegamenti dedicati al trasporto passeggeri e merci: il servizio giornaliero con partenza da Civitavecchia, operato dalle due ammiraglie del Gruppo “Cruise Roma” e “Cruise Barcelona”, con scalo a Porto Torres, in Sardegna, nei mesi primaverili e estivi; il collegamento quadrisettimanale con partenza da Livorno, ed infine quello settimanale che collega Barcellona con il porto marocchino di Tangeri.

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

Maersk Italia annuncia il nuovo Amministratore Delegato

Maersk Italia annuncia alla stampa Orazio Stella nella carica di nuovo Amministratore Delegato, dal 1 Agosto 2011. Milanese, 45 anni, laureato in Giurisprudenza presso l'Università Cattolica di Milano, con un MBA presso la Strathclyde University di Glasgow. Stella, in passato, ha ricoperto ruoli manageriali in Societe Generale, Xerox e Guidant, dove nel corso degli anni si è occupato di risorse umane, di fidelizzazione e soddisfazione della clientela e di controllo qualità. In Guidant ha gestito, insieme ad un team di persone scelte a livello mondiale, l'integrazione globale dell'azienda nel gruppo Abbott, dopo l'acquisizione da parte di quest'ultima. Orazio Stella è entrato in Maersk Line nel 2006, ricoprendo il ruolo di Human Resources Director per i paesi del Mediterraneo e dell'est Europa. Nel 2008 ha assunto l'incarico di Amministratore Delegato per i paesi del sud est Mediterraneo, con base al Cairo, in Egitto. Todd Pigeon - attuale Amministratore Delegato di Maersk Italia - assumerà la carica di Amministratore Delegato della costa occidentale del Sud America, con sede a Santiago, in Cile, dal 1 Agosto 2011.

La Grande Costa d'Avorio potenzia ulteriormente il servizio MEX

Con la consegna della nuova unità all'inizio di luglio il Gruppo Grimaldi migliora la qualità del servizio offerto tra il Mediterraneo ed il West Africa

Napoli - A partire dal prossimo mese di luglio, il servizio Mediterranean Express (MEX) del Gruppo Grimaldi che collega il Mediterraneo con l'Africa Occidentale sarà ulteriormente potenziato. Il potenziamento avverrà il 4 luglio prossimo con la consegna della nave con/ro-multipurpose Grande Costa d'Avorio dai cantieri Uljanik di Pola (Croazia) che verrà impiegata, per il suo viaggio inaugurale, sul servizio MEX in sostituzione dell'attuale Eurocargo Istanbul. Questa nuova costruzione ha una lunghezza di 214 metri, una larghezza di 32,25 metri, una stazza lorda di 50.000 ed una velocità di servizio di 20 nodi. La sua capacità di carico ideale è di 1.500 auto/van a cui si aggiungono 2.500 metri lineari di carico rotabile e 800 TEU. L'inserimento successivo della Grande Costa d'Avorio sulle linee Grimaldi tra il Nord Europa e il West Africa consentirà al Gruppo di posizionare, già da fine luglio, la m/n Repubblica del Brasile sul servizio Mediterranean Express, mentre la sua gemella Repubblica di Argentina la affiancherà dalla fine di settembre. Con una stazza lorda di circa 52.000 tonnellate e una lunghezza di 206 metri, ciascuna di queste navi con/ro-multipurpose può trasportare idealmente 2.400 metri lineari di merce rotabile, 700 auto/van e 600 TEU.

Grazie all'impiego di queste due unità, il servizio MEX aumenterà del 40% la propria capacità di carico, sia per container che per rotabili, mentre la frequenza migliorerà dagli attuali 18 giorni a circa 16.

Il servizio MEX, dedicato al trasporto di merce rotabile, container e project cargo, attualmente collega direttamente i porti di Salerno, Genova, Marsiglia e Valencia con Casablanca (Marocco), Dakar (Senegal), Lome (Togo), Lagos (Nigeria), Cotonou (Benin) e Tema (Ghana).

Inoltre, il Gruppo Grimaldi collega regolarmente il Nord Europa con l'Africa Occidentale con tre servizi regolari impiegando oltre 20 navi con/ro-multipurpose per il trasporto di rotabili, container e project cargo. Grazie a questi collegamenti, la merce in provenienza dal Mediterraneo e trasportata tramite il servizio MEX può raggiungere, con dei tempi di resa e dei noli estremamente competitivi, vari altri scali africani indirettamente serviti trasbordando al porto di Dakar. Queste destinazioni sono: Banjul (Gambia), Conakry (Guinea), Freetown (Sierra Leone), Monrovia (Liberia), Abidjan (Costa D'Avorio), Douala (Cameroun), Libreville (Gabon), Boma (Rep. Dem. del Congo), Pointe Noire (Congo- Brazzaville) e Luanda (Angola).

Infine, attraverso i suoi vari servizi regolari infra-mediterranei che approdano allo

scalo hub di Salerno, il Gruppo permette anche di collegare il West Africa con altri porti italiani quali Catania, Palermo e Cagliari così come vari scali del Mediterraneo come Malta, Tunisi, Il Pireo, Izmir, Mersin, Yenikoy, Gemlik, Alessandria, Limassol, Ashdod, Beirut e Lattakia. I futuri piani del Gruppo Grimaldi prevedono di impiegare una terza unità sul servizio MEX, appena le condizioni del mercato lo permetteranno.

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

Monassi vara il piano industriale della AP di Trieste

TRIESTE - Marina Monassi da qualche mese è il nuovo Presidente della AP di Trieste. Per la seconda volta è la prima donna a ricoprire questa carica in Italia. Il suo background ha radici nella pubblica amministrazione del Ministero della Marina Mercantile, passando poi negli anni recenti alla Vicepresidenza di Corporate & Investment Banking di UniCredit e fino a pochi mesi fa, a scadenza naturale del contratto, Direttore generale della multiutility quotata Acegas-Aps, operante in Friuli-Venezia Giulia, Veneto e Balcani.

Presidente Monassi, a pochi km da Trieste, Monfalcone e Capodistria hanno grandi progetti. Lei come delinea il futuro del porto di Trieste?

Sono progetti e banchine a lunghissimo termine che guardo con grande simpatia ed interesse, ma i porti devono lavorare oggi e domani mattina. Il porto deve essere un luogo sicuro per la nave ma è solo una tappa per la merce e dobbiamo quindi garantire che in questa tappa si faccia tutto velocemente e bene, perché solo così riusciamo a dare quel valore aggiunto che stanno richiedendo i traffici.

A Trieste abbiamo la competizione economica dei porti vicini che è ancora molto pesante, nonostante siamo tutti in Europa. Quindi vinciamo solo con l'efficienza dei servizi.

Il NAPA in questo quanto vi aiuta?

Queste associazioni secondo me sono utili principalmente per cominciare a conoscerci e parlare tra di noi. Da qui poi si vedrà se arriveremo ad obiettivi di interesse comune, che sono comunque progetti a lunghissima scadenza

L'AP di Trieste come sta affrontando la situazione dei traffici?

L'esperienza che ho avuto nella quotata in questi ultimi cinque anni mi hanno fatto conoscere l'esigenza di unire spesa, guadagno e risultato. La legge 84/94, anche se oggi risulta datata, ha nell'Art. 18 un punto positivo che prevede ogni anno il controllo del piano delle imprese. Se, ad esempio, si sono dati 10 milioni di euro ad un'impresa dietro suo impegno a fare 10 mil di tonn di merce, bisogna poi controllare che l'abbia fatte perché sennò c'è qualcosa che non va. Siamo altrimenti di fronte a dei mercanti

di terminal e non a dei terminalisti, con conseguenze devastanti perché la nave non arriva più.

Quindi come vi siete organizzati?

Ci siamo obbligati su mia iniziativa a provare anche noi a fare il piano industriale. Verificare il piano delle imprese e quello industriale del porto è diventato prendere i piani industriali reali delle singole imprese, i loro progetti e investimenti, e soprattutto verificare quante navi arrivano e cosa portano e di che cosa si ha bisogno. Quindi il porto investe, ma davanti ad un risultato di arrivi di navi, perché questo è ciò che dobbiamo fare. È un'operazione un po' pesante perché completamente nuova per l'AP, ma ci stanno dando una mano i colleghi della mia ex società Agegas Aps.

Pochi porti o molti porti in Italia, qual è la sua opinione?

Intanto ci sono ed io ci penserei prima di eliminare un qualcosa che al limite funziona e garantisce sicurezza e occupazione ed in cui c'è lo Stato che è il solo che può investire in queste grandi infrastrutture. In tanti anni non ho ancora visto un privato che ci abbia mai messo un soldo. Va, invece, cambiata la norma. L'84/94 è stata positiva, ci ha fatto fare tanti passaggi dall'epoca degli enti, ma va migliorata andando più verso una SPA pubblica, dando al Comitato portuale un potere solo consultivo, cambiando quanto avviene oggi, dove tutti hanno interessi che non potrebbero sedere a quel tavolo e votano, ostacolando ciò che non rientra nei propri piani, rendendo l'assunzione di una delibera una cosa non facile. Occorre maggiore snellezza. Ad esempio, nel porto di New York credo che siano in 5 in tutto a prendere decisioni, dovremmo cominciare a guardare un po' di diritto comparato e fare un salto più in là. Ma lo faranno.

A proposito di snellezza, come vede i servizi tecnico nautici?

La grande tradizione marittima italiana ci ha dato dei servizi tecnico nautici di livello altissimo che espletano con grande perizia un compito molto pericoloso. Il mare non è la tavola piatta con il pattino, ma può essere una brutta bestia per chi lo conosce, con condizioni veramente difficili per navi, porti e piattaforme ed i servizi tecnico nautici sono sempre pronti in H24 ad intervenire. Penso che in Italia come a Trieste tutto questo è stato ampiamente soddisfatto e la sicurezza in un porto non credo che possa avere prezzo. I nostri servizi tecnico nautici sono sicurezza insieme ad efficienza e innovazione tecnologica, che costa. Ne dobbiamo essere felici ed orgogliosi.

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

MARE MOSSO - Italia, il paese dei controlli punitivi

Giorni fa in una trasmissione televisiva di RAI News si è parlato del sequestro di un contenitore di merce contraffatta nel porto di Napoli, commentando "savianamente"

l'accaduto come ennesima prova della corruzione di questo porto. Tra le tante orecchie e occhi che avranno seguito la trasmissione, a poche teste purtroppo sarà stato chiaro che l'unica prova reale di quel servizio giornalistico era di quanto siano lontane informazione, cultura e conoscenza dai porti e dalle merci. Con un po' di buon senso, anche un non addetto ai lavori arriva a capire semplicemente - tralasciando persino dati e percentuali di movimentazione, verifiche ed esiti - che solo laddove si fanno i controlli la merce contraffatta viene scoperta e Napoli da anni è il porto più controllato in Italia e in Europa. Partendo da questa premessa logica, anche un non addetto ai lavori, purchè scevro da interessi di parte e da preconcetti, avrebbe potuto apprezzare l'operato di un porto che contrasta davvero la contraffazione. Chi conosce la dinamica degli scambi commerciali sa bene che il percorso della merce disonesta, contraffatta, fuorilegge o sottodichiarata non solo passa ovunque per ovvia ripartizione del rischio, ma soprattutto predilige percorsi dove i controlli sono a maglia piuttosto larga, come ad esempio nei porti del Nord Europa. Ma ciò che suscita preoccupante perplessità è riscontrare la persistenza di una medesima superficialità anche nei decisori politici. Non è un caso che dopo ben 7 anni di attesa si sia dato attuazione allo Sportello Unico doganale, fiore all'occhiello del Piano della Logistica varato pochi mesi fa, ma sotto un profilo meramente fiscale e assai poco logistico e portuale. Infatti il decreto della Presidenza del Consiglio di regolamento dello Sportello favorisce la svariata raccolta documentale delle merci internazionali, in uscita o in entrata nel nostro paese, in un unico sportello telematico, dotando le autorità competenti di una maggiore capacità di controllo sulle incongruenze che possono far trasparire eventuali frodi fiscali. Ma sull'altra faccia della stessa medaglia, il bisogno competitivo del nostro sistema economico logistico-portuale di migliorare i tempi e la qualità dei controlli, accorciandone la durata, e sincronizzando le diverse procedure e visite coinvolte su una stessa partita di merce, resta totalmente insoddisfatto. In altri termini, il decreto guarda soprattutto all'efficacia del controllo per combattere l'evasione di dazi e diritti doganali, tralasciando qualsiasi strumento che possa consentire quantomeno l'avvio del "momento doganale", o one stop shop come si definisce in UE. Da una nota Confetra si legge che la durata dei controlli *prodromici*, per il Ministero dello Sviluppo Economico variano dai 2 giorni della certificazione di qualità ai 90 giorni per quella di rispondenza degli apparecchi radiotelevisivi, arrivando a 180 giorni del Ministero della Salute per l'autorizzazione delle acque minerali. Per i procedimenti *contestuali* la variazione, invece, da un'ora per lo svincolo doganale per il solo controllo documentale, passa a 12 ore per il nulla osta per i fiori recisi ed alle 72 ore per l'autorizzazione USMAF per indumenti usati in caso di visita, arrivando a 120 ore anche per il solo controllo documentale per l'autorizzazione del Ministero dell'Agricoltura per sementi sperimentali. Morale: la merce cattiva, che nessuno vuole, se ne va al Nord Europa e la merce buona, che tutti vogliamo, anche quella destinata o originata in Italia, lo stesso, perché qui perde troppo tempo, facendo perdere ai nostri porti lavoro e reddito. C'è poi un ultimo aspetto. In Italia gli spedizionieri doganali, dai dati pubblicati da una ricerca del CRESME, ammontano a 2250. Un universo che *opera individualmente o in forma associata animando, secondo fonti CNSD (Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganalisti) un comparto che impiega circa 10 mila lavoratori*, che la rivoluzione copernicana telematica sta mettendo sotto fortissima pressione. Mesi fa si era sbandierata l'avvio della riforma degli Albo professionali, caduta poi nell'oblio. La stessa riforma della L. 84/94 dei porti richiede ulteriori passaggi nelle professioni che

tradizionalmente abitano l'attività portuale, che tra l'altro presenta delle caratteristiche e delle esigenze uniche rispetto ad altri comparti industriali. Eppure su questo c'è un assordante silenzio, che invece richiederebbe un dibattito ed un confronto serrato, perché nessuna riforma ha mai funzionato senza il consenso di chi anima l'attività oggetto stesso di riforma, un consenso che può accettare anche trasformazioni strutturali, purchè necessariamente accompagnate, perché le professioni così come le persone che a vario titolo le esercitano, vivendoci e dando da vivere, non sono auto da rottamare.

Giovanna Visco

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

SIGARETTE DI CONTRABBANDO, REGIONE MARCHE AL PRIMO POSTO.

ANCONA - Le Marche sono al primo posto fra le Regioni in Italia per sequestri di sigarette di contrabbando, con 50 tonnellate sequestrate nei primi cinque mesi del 2011, e 61 da giugno 2010. Lo rivela la Guardia di Finanza, che ha svolto un'intensa attività di contrasto ai traffici illeciti incentrati specialmente nel porto di Ancona, come il traffico di clandestini e di prodotti con marchio falso. Per contrabbando di tabacchi lavorati esteri, ha ricordato il gen. di brigata Francesco Petraroli celebrando il 237/o anniversario della fondazione del Corpo, solo nei primi cinque mesi di quest'anno sono stati accertati tributi evasi per sette milioni di euro. Dieci le persone arrestate, 19 i denunciati. In materia di contraffazione, nel 2011 le Fiamme gialle hanno sequestrato 24 mila prodotti con marchio falsificato e denunciato 56 persone all'autorità giudiziaria. I controlli in tema di immigrazione clandestina, invece, hanno portato all'individuazione di 250 cittadini extracomunitari, poi respinti alla frontiera. Sul fronte della lotta agli stupefacenti, la Guardia di Finanza ha già raggiunto quota 19 arresti nei primi cinque mesi dell'anno, e 15 kg a livello di sequestri tra droghe pesanti e 'leggere'. Nell'ultimo anno, invece, sono stati scovati 8 kg tra eroina e cocaina e 14 kg tra marijuana e hascisc. Per droga la Gdf ha arrestato in un anno 73 persone e ne ha denunciate 734

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