

RASSEGNA STAMPA 14 MARZO 2012

Fonte:



«L'EFFETTO CONCORDIA?» E' DURATO UN MESE

Genova - Crisi europea del debito, effetti negativi delle primavere arabe sul mercato crocieristico e, ciliegina sulla torta, incidente all'isola del Giglio non hanno spaventato Msc Crociere. Ad appena due mesi dalla consegna della sua prossima nave, la "Msc Divina" da 4.000 passeggeri, in arrivo il prossimo maggio, la compagnia partenopea scommette sul futuro con un'altra nave delle stesse dimensioni, che verrà chiamata "Preziosa" e nel 2013 verrà utilizzata nel Mediterraneo Orientale.

L'ultima stagione invernale di Msc, da novembre a marzo, si è chiusa con un +19% rispetto all'anno precedente, nonostante la risonanza internazionale dell'affondamento della Concordia. Le prenotazioni per l'estate, che di solito hanno il loro picco fra gennaio e febbraio, hanno però subito un rallentamento, spingendo la compagnia a reagire. L'anno prossimo per la prima volta la compagnia toccherà il Mar Rosso e le Antille Olandesi, mentre potenzierà la presenza in Sud America, con una nave da 4.000 passeggeri, e in Sud Africa. Msc insomma affronta la crisi con un atteggiamento aggressivo, che si basa su alcuni dati incoraggianti, come segnali di ripresa delle prenotazioni a fine febbraio e un recente sondaggio secondo cui l'84% degli italiani avrebbe fiducia nella sicurezza delle navi da crociera e il 55% sarebbe pronto a fare una vacanza in crociera nei prossimi 12 mesi. «Non dico che la nuova commessa sia frutto di questi dati, ma certo ci permettono di annunciarla con più gioia», afferma Domenico Pellegrino, (foto) direttore generale di Msc Crociere.

Perché avete deciso di acquistare la "Preziosa"?

«Era un'idea che valutavamo da nove mesi. Quest'ordine è particolarmente importante perché nell'industria delle crociere si sta respirando un'aria particolare. E' un settore in trasformazione, ma l'azienda ha fiducia nel futuro di questo business».

In questi giorni tutte le compagnie sono riunite al Seatrade di Miami. Di che cosa stanno parlando?

«Stanno arrivando indicazioni complesse, in particolare per quanto riguarda il Mediterraneo. In primo luogo, l'Europa sta attraversando una congiuntura economico-finanziaria senza precedenti, che complica anche il quadro della domanda turistica. In risposta a questo, oltre a proporre prezzi compatibili con il potere d'acquisto del turista, c'è stata una modifica della politica di prenotazione, con tempi che arrivano molto più vicini alla data di partenza. La seconda indicazione che arriva riguarda i fattori di instabilità geopolitica, che non hanno giovato all'industria mediterranea delle crociere. Le primavere arabe hanno ridotto l'appeal di quest'area soprattutto presso il pubblico d'oltre Oceano».

A questo si è aggiunto l'effetto-Concordia.

«Gli effetti mediatici sono stati importanti, anche se noi non abbiamo avuto cancellazioni. Il nostro obiettivo invernale era di raggiungere un fattore di riempimento delle navi del 94% e lo abbiamo ottenuto. Ma abbiamo avuto un sensibile rallentamento delle prenotazioni per la prossima estate, che si sono normalizzate solamente alla fine di febbraio».

L'industria delle crociere e l'utilizzo di navi così grandi sono messi in discussione da questo incidente?

«No, è un episodio ascrivibile a errori umani. Queste navi sono forti e sicure, se non sono gestite in maniera impropria. Il successo delle crociere negli ultimi anni è dovuto a investimenti in qualità e sicurezza. Ma in questo caso ci sono state anche speculazioni che hanno colpito l'Italia, che pure al Seatrade ha confermato di essere leader europeo del settore. Ci sono altri paesi che ci contendono questo ruolo».

ALBERTO GHIARA

MSC COMPRA NAVE LIBICA, FLOTTA A QUOTA TREDICI

Genova - Dopo nove mesi di trattative Msc aggancia la nave che i francesi avrebbero dovuto costruire per il regime libico di Gheddafi e i cantieri Stx Europe possono tirare un sospiro di sollievo: l'unità da crociera, il cui stato di costruzione è già molto avanzato nello stabilimento di Saint Nazaire, in Francia, non rimarrà invenduta. Finisce così una lunga telenovela che ha incrociato politica internazionale ed economia. Ad oggi è stato costruito il 45% della struttura e il 70% della parte meccanica.

Tutto ha inizio nel 2010 quando il regime di Gheddafi individua nelle crociere un possibile business da sfruttare: la compagnia di Stato, la Gnmtdc, si rivolge ai cantieri francesi che propongono la costruzione di una unità in tutto per tutto simile alla Msc Fantasia. Una prima tranche, 50 milioni di euro, viene subito pagata ma la seconda, la cui scadenza era il 15 maggio 2011, ovviamente non è mai stata riscossa visto che, nel frattempo, il Paese nordafricano è piombato nella guerra civile.

Ovvio che il primo acquirente alternativo possibile per non dover demolire la nave in costruzione fosse proprio la Msc di Gianluigi Aponte, perché lo scafo è del tutto uguale a quello delle altre navi della classe Fantasia e perché l'armatore è già cliente dei cantieri. Infatti le trattative sono state subito avviate. Per la verità, le voci di mercato davano per praticamente già concluso l'affare già lo scorso settembre con Msc che avrebbe ottenuto uno "sconto" del 10-15%. Ieri, ad ogni modo, è arrivato l'annuncio finale che parla di un «investimento da 550 milioni di euro» con consegna nel marzo 2013. L'unità sarà battezzata come Msc Preziosa: lunga 333 metri e larga 38, avrà 1.751 cabine, 26 ascensori e 18 ponti, 14 dei quali riservati ai passeggeri. A bordo ci saranno sei ristoranti, 21 bar, un casinò, quattro piscine, di cui un infinity pool, 12 vasche idromassaggio, una pista da bowling, campi sportivi, un centro fitness, un'area per bambini e un autentico centro benessere balinese. Qualcosa di molto diverso, verrebbe da dire, dal progetto di Gheddafi, per altro avvolto nel mistero, che avrebbe previsto una unità da crociera appositamente pensata per il pubblico islamico, con tra l'altro spazi separati per gli uomini e le donne. La nave si sarebbe dovuta chiamare Phoenicia.

Con questo ultimo acquisto, Msc potrà contare su una flotta di complessive 13 navi, l'ultima delle quali è stata fissata in un momento molto complicato per il mercato. Difficile a questo punto aspettarsi annunci di nuovi ordini nei prossimi mesi. Nel 2011 le istituzioni liguri si sono molto adoperate per portare Msc, che ha il suo home-port a Genova, a ordinare una nave da costruire nello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente.

ORDINE DEL GIORNO ♦ Approvato ieri

Il Comune si schiera con Costa «No al declino»

McKinsey rilancerà il marchio

Genova è preoccupata per le sorti di Costa Crociere, finita nell'occhio del ciclone dopo la tragedia del Giglio. E il Comune si schiera compatto a difesa della compagnia crocieristica che nel capoluogo ha la sua sede e con la città un legame stretto. Ieri il Consiglio Comunale ha approvato quasi all'unanimità (36 sì e 2 astenuti) un ordine del giorno che impegna Genova «ad intraprendere tutte le azioni possibili al fine di scongiurare il declino della società».

E l'ordine del giorno arriva proprio mentre MF pubblica l'indiscrezione che l'azienda ha affidato a McKinsey&Company il compito di ricostruire la fiducia nel marchio e aumentare le vendite.

Il consiglio comunale intanto ci mette l'impegno ad attivare la giunta e il sindaco

per sostenere la compagnia in un momento pesante, nell'interesse dell'economia della città. «Viste le drammatiche vicende che hanno colpito nelle scorse settimane Costa Crociere - si legge nel documento, presentato da Emanuele Basso (l'Altra Genova) - il declino della società porterebbe alla perdita

di migliaia di posti di lavoro con gravi ripercussioni economiche sulla città di Genova».

Il numero uno della società genovese Pier Luigi Foschi aveva già incassato nei giorni scorsi la riconferma della fiducia da parte dell'azionista americano Carnival con una dichiarazione del presidente Micky Arison al Miami Herald, adesso a parlare è, di fatto, la città. «Costa Crociere per l'Italia, e per Genova in particolare, riveste un ruolo di

Indiscrezioni di Mf sull'accordo

Impegno per i lavoratori

IL MERCATO

NEL 2013 RITORNO ALLA CRESCITA



I dati presentati al Seatrade cruise shipping di Miami confermano l'Italia come prima destinazione europea per il mercato crocieristico e se il 2012 è un anno di stallo, le previsioni per il 2013, secondo la Cernar, segneranno invece il ritorno alla crescita

grande importanza strategica sia a livello economico che di immagine. Il sindaco e la giunta di Genova si impegnano al massimo a salvaguardia dei lavoratori della società». I due astenuti: il capogruppo dei Verdi Luca Dallorto e l'esponente del gruppo Misto Manuela Cappello.

Tornando al restyling dell'immagine, MF scrive che l'accordo con McKinsey prevede l'organizzazione di un team operativo formato da sei consulenti che dovranno lavorare per sedici settimane a stretto contatto con il top management di Costa Crociere per ottenere il risultato di ricostituire la fiducia nel marchio, aumentare le vendite e definire nuovi standard di sicurezza. Un'operazione necessaria per mantenere il marchio della compagnia, che non sarà "inglobato" da Carnival, come era stato ventilato nei giorni successivi alla tragedia.

Merlo: «Se Fincantieri ha richieste sul riempimento a mare, parli ora»

«**H**o chiesto e fatto mettere a verbale che se ci sono specificità, come caratteristiche di una certa portata o un elevatore o altro, Fincantieri lo dica entro l'inizio di aprile, perché dopo procederò con la gara». Il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo esce dalla riunione del tavolo di monitoraggio romano sull'accordo per il riempimento alla Fincantieri di Sestri Ponente confermando date e programmi per l'avvio dell'opera, anche se ci sarà ancora da discutere sulla messa in sicurezza del rio Molinassi, che sbocca nel cantiere, da effettuare senza penalizzare lo stabilimen-

to, e questo sarà il tema del tavolo "tecnico" che si riunirà oggi a Genova. Ieri infatti la soluzione che era emersa in precedenza è stata bocciata da Fincantieri.

Porto Petroli ha annunciato ieri di avere assegnato l'incarico ad uno studio per il progetto della nuova boa offshore che dovrà sostituire il molo delta, che sarà "inglobato" nel riempimento, ma non non c'è ancora il cronoprogramma dei lavori e non si sa se il progetto dovrà passare la Valutazione di impatto ambientale regionale o nazionale. Quindi le tappe previste non sono state consegnate al Comune che aspet-

tava un programma preciso. «Penso che l'atteggiamento di Porto petroli che non ha fissato in modo preciso i tempi in cui sarà realizzata la boa sia sbagliato. Io ho la necessità di consegnare alla nuova amministrazione un programma preciso sulla nuova boa che sostituirà quella vecchia» accusa l'assessore comunale ai lavori pubblici Mario Margini che non risparmia neppure Fincantieri: «Mi pare strano che in comitato tecnico abbia avanzato una proposta (sul rio Molinassi, ndr) e poi l'abbia contestata sul piano politico». Il confronto comunque procede sui due fronti del tavolo tecnico genovese e di quello di monitoraggio romano, più politico, che si riunirà nuovamente proprio all'inizio di aprile prima dell'avvio della gara per progettare e costruire il nuovo piazzale che risulterà dal riempimento.

[m.z.]

Sostenibilità trasporti Genova una sorta di laboratorio-modello

GENOVA - In tema di sostenibilità dei trasporti marittimi, Genova può diventare una sorta di laboratorio-modello in Europa e nel mondo. E' quanto è emerso alla Sustainable Maritime Transport Conference, organizzata dall'Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC), "Sos Logistica" e dall'Autorità portuale a Palazzo San Giorgio. «La Comunità europea ha investito molto nei progetti per innovare anche il trasporto marittimo - ha spiegato Franco Cornagliotto, presidente di "Sos Logistica" - soprattutto puntando sulla parte legata ai combustibili per una maggiore attenzione all'ambiente». Il trasporto marittimo è amico dell'ambiente perchè toglie le merci dalla strada, ha spiegato il presidente di IIC, Fabio Capocaccia, ma servono miglioramenti sia dal punto di vista della progettazione delle navi che nella gestione dei porti. «Genova è un laboratorio - ha sottolineato Capocaccia - con i suoi progetti di Green Port ma anche grazie alla presenza di compagnie di navigazione, del Registro Navale (Rina), delle strutture che possono dare un contributo su questi aspetti. Il messaggio di questa giornata è che ci sono contributi europei che forse in passato non abbiamo utilizzato al meglio e che oggi, in tempi di scarsità di risorse finanziarie, possono diventare strategiche».

Dalla Lione-Torino solo benefici

Paolo Federici

MILANO - Sono anni che sentiamo parlare di "No Tav". Si tratta di un movimento di contestazione nei riguardi di un progetto ambizioso: quello di costruire una linea ferroviaria che partendo dall'estremo ovest dell'Europa (Lisbona) arriverà a collegare l'estremo est (Kiev)

Per gli addetti ai lavori, questa linea è conosciuta come "corridoio cinque" che (trattandosi di una linea in "orizzontale") va ad intersecarsi con altre due linee "verticali", quella che intende collegare Rotterdam con Genova (corridoio 24) e quella che intende collegare Berlino con Palermo (corridoio 1), a queste si aggiungerebbe il collegamento marittimo tra Genova a Palermo (una delle Autostrade del mare).

Insomma una grande mappa che vedrebbe l'Italia assurgere ad un ruolo di grande importanza in quanto "nodo" primario tra i collegamenti più importanti.

Lasciatemi aprire una parentesi: l'Olanda (con il suo porto principale, Rotterdam) ha vantaggi enormi che le derivano dall'essere Paese di transito per le merci che vengono smistate in tutta l'Europa orientale, quindi essere un Paese di transito porta dei benefici. La ferrovia che collega Lisbona con Lione è già pronta, così come quella che collega Trieste con Kiev.

A questo punto esistono due sole possibilità: si collega Lione con Trieste completando la Tav con quel pezzo mancante (quello che va da Torino al confine con la Francia), oppure si collega Lione con Trieste... passando al di fuori dell'Italia (con una linea ferroviaria alternativa che attraverserà la Svizzera).

La sostanziale differenza sta nei benefici: nel primo caso l'Italia sarà il nodo primario dei collegamenti intereuropei, nel secondo caso... no!. Nel primo caso ne guadagneranno le aziende italiane di logistica, le società di spedizioni e trasporti nostrane, le fabbriche che esportano (poter essere facilitati nel trasporto è il modo migliore per "piazze" i propri prodotti sui mercati esteri!), i porti e gli aeroporti italiani.

Insomma, diventa difficile trovare chi, tra i nostri concittadini, possa esserne svantaggiato.

In fondo anche Roma ha saputo creare il suo grande impero partendo dalla costruzione delle strade e dal diventare il "centro" raggiungibile facilmente da qualsiasi altro punto si partisse (dal che deriva anche il detto: tutte le strade portano a Roma).

Se oggi abbiamo un grande porto (La Spezia) ed un grande traforo (quello del Frejus), dobbiamo ringraziare Camillo Benso conte di Cavour. Ma anche pensare che sono passati 150 anni dall'unità d'Italia: forse un "aggiornamento" stradale, portuale e ferroviario si impone. L'occasione è oggi: se ce la lasciamo scappare, poi non sarà più possibile tornare indietro.

Sull'export materie prime duro scontro tra Ue e Cina

BRUXELLES - E' scontro tra Ue e Cina sui limiti imposti da Pechino alle esportazioni di materie prime e terre rare (materiali utilizzati da tutte le industrie Hi-Tech). Ue, Usa e Giappone, in un'inedita azione congiunta, hanno deciso di portare il caso davanti all'Organizzazione mondiale per il commercio (Wto) perché ritengono che le restrizioni sempre maggiori imposte dalla Cina sono in aperta violazione delle regole sugli scambi internazionali e causano danni per miliardi di euro per le industrie e ai consumatori europei.

Al centro della disputa sono materiali indispensabili per la costruzione di tutti i prodotti a tecnologia avanzata - dagli smart phone ai superconduttori, dai catalizzatori alle batterie per auto elettriche - di cui la Cina, in molti casi, detiene praticamente il monopolio poiché controlla circa il 90% della produzione. L'azione intrapresa da Ue, Usa e Giappone contro la Cina riguarda comunque anche il tungsteno e il molibdeno.

«Le restrizioni applicate dalla Cina all'export di terre rare e altri materiali violano le regole sul commercio internazionale e devono essere rimosse», ha detto il commissario responsabile per il commercio Karel De Gucht ricordando che le misure cinesi penalizzano l'industria manifatturiera hi-tech e anche le sue applicazioni "verdi".

Ue, Usa e Giappone hanno deciso di lanciare questa nuova offensiva contro Pechino dopo aver constatato che le autorità cinesi - in base a motivazioni di salvaguardia ambientale che gli occidentali ritengono assolutamente ingiustificate - non hanno la minima intenzione di rimuovere gli ostacoli imposti artificialmente all'export dei prodotti al centro dell'iniziativa, così come già richiesto dal Wto in una decisione adottata recentemente su un caso analogo già portato alla sua attenzione dall'Ue. Al contrario, sottolineano a Bruxelles, la Cina ha deciso di applicare un ulteriore giro di vite riducendo ancora le quote di materiali esportabili (30 mila tonnellate a fronte di una domanda per 50-60 mila tonnellate). Una situazione che ha portato i prezzi dei materiali esportati a essere il doppio, ma in alcuni casi anche il triplo o il quadruplo, rispetto a quelli praticati sul mercato interno. Ora le parti avranno 60 giorni per trovare una soluzione "amichevole". Altrimenti sul caso dovrà pronunciarsi direttamente il Wto, il quale potrebbe arrivare anche a imporre sanzioni contro Pechino.

Terre rare, scontro Pechino-Bruxelles

Bruxelles - È scontro tra Ue e Cina sui limiti imposti da Pechino alle esportazioni di materie prime e terre rare (materiali utilizzati da tutte le industrie Hi-Tech). Ue, Usa e Giappone, in un'inedita azione congiunta, hanno deciso di portare il caso davanti all'Organizzazione mondiale per il commercio (Wto) perché ritengono che le restrizioni sempre maggiori imposte dalla Cina sono in aperta violazione delle regole sugli scambi internazionali e causano danni per miliardi di euro per le industrie e ai consumatori europei.

Al centro della disputa sono materiali indispensabili per la costruzione di tutti i prodotti a tecnologia avanzata - dagli smart phone ai superconduttori, dai catalizzatori alle batterie per auto elettriche - di cui la Cina, in molti casi, detiene praticamente il monopolio poiché controlla circa il 90% della produzione. L'azione intrapresa da Ue, Usa e Giappone contro la Cina riguarda comunque anche il tungsteno e il molibdeno. «Le restruzioni applicate dalla Cina all'export di terre rare e altri materiali violano le regole sul commercio internazionale e devono essere rimosse», ha detto il commissario responsabile per il commercio Karel De Gucht ricordando che le misure cinesi penalizzano l'industria manifatturiera hi-tech e anche le sue applicazioni verdi.

Ue, Usa e Giappone hanno deciso di lanciare questa nuova offensiva contro Pechino dopo aver constatato che le autorità cinesi - in base a motivazioni di salvaguardia ambientale che gli occidentali ritengono assolutamente ingiustificate - non hanno la minima intenzione di rimuovere gli ostacoli imposti artificialmente all'export dei prodotti al centro dell'iniziativa, così come già richiesto dal Wto in una decisione adottata recentemente su un caso analogo già portato alla sua attenzione dall'Ue.

Al contrario, sottolineano a Bruxelles, la Cina ha deciso di applicare un ulteriore giro di vite riducendo ancora le quote di materiali esportabili (30 mila tonnellate a fronte di una domanda per 50-60 mila tonnellate). Una situazione che ha portato i prezzi dei materiali esportati a essere il doppio, ma in alcuni casi anche il triplo o il quadruplo, rispetto a quelli praticati sul mercato interno. Ora le parti avranno 60 giorni per trovare una soluzione "amichevole". Altrimenti sul caso dovrà pronunciarsi direttamente il Wto, il quale potrebbe arrivare anche a imporre sanzioni contro Pechino

Bisarche in sciopero «rischio tracollo»

Roma - Va ormai avanti da quattro settimane il fermo delle bisarche italiane «nella totale assenza di risposte da parte del governo e della committenza» e «si profila un vero e proprio tracollo del settore: entro aprile tutte le aziende potrebbero assumere decisioni definitive, sospendendo o trasferendo l'attività con conseguente perdita di 1.200 posti di lavoro». Lo afferma Trasportounito-Fiap in una nota, spiegando che «dalla recente assemblea di categoria svoltasi a Cassino sono emerse con un'evidenza che rende doppiamente sconcertante il disinteresse delle istituzioni, le distorsioni di mercato attuate dalla committenza (operatori logistici e primi vettori) che speculano sul settore: a titolo di esempio a chi acquista un'auto ad Avellino (per esempio una Fiat 500) viene applicato un costo di trasporto per 530 euro mentre l'impresa di autotrasporto che effettivamente trasporta l'auto da Fiumicino ad Avellino riceve per quella vettura non più di 17 euro. Di qui la pratica impossibilità di far fronte ai costi di gestione delle imprese».

«Bisarche Italiane - prosegue la nota - ha anche inviato una diffida ai componenti dell'Osservatorio della Consulta invitandoli a elaborare i costi minimi di sicurezza anche per questo settore, sottolineando l'incongruenza di costi minimi definiti per alcuni settori e negati ad altri. L'azione legale intrapresa da Bisarche Italiane invoca la responsabilità oggettiva dei componenti dell'Osservatorio, attraverso una valutazione del danno economico che, secondo le prime stime, non sarebbe inferiore ai 3 milioni di euro».

Nel 2011 l'industria crocieristica europea ha superato per la prima volta la soglia di sei milioni di passeggeri

Manfredi Lefebvre d'Ovidio: il settore tiene e continuerà a crescere

L'industria crocieristica europea è in costante crescita e lo scorso anno ha superato per la prima volta la soglia di sei milioni di passeggeri, con un incremento del 9% rispetto ai circa 5,5 milioni di passeggeri del 2010. Lo ha reso noto l'European Cruise Council (ECC) in occasione della fiera Cruise Shipping Miami in svolgimento questa settimana a Miami.

Il Regno Unito è leader di questo mercato con un totale di 1,7 milioni di crocieristi britannici, con un aumento del 5% sul 2010. Segue la Germania con quasi 1,4 milioni di passeggeri e con un elevato tasso di crescita (+14%) sul 2010. L'Italia è al terzo posto con circa 900mila passeggeri, numero lievemente superiore a quello dell'anno precedente. Quindi segue la Spagna con 700mila passeggeri (+9%). L'ECC ha evidenziato il rilevante aumento (+33%) di passeggeri della Svizzera.

«Registrare una crescita del 9% nonostante la crisi economica - ha osservato il segretario generale dell'European Cruise Council, Tim Marking - rappresenta un tributo al duro lavoro di tutte le compagnie crocieristiche nostre associate e di tutti quelli che lavorano dentro e per l'industria europea delle crociere. Lo scorso anno più di sei milioni di europei hanno deciso di andare in crociera perché riconoscono che il settore crocieristico europeo offre qualità, innovazione, valore e un'ampia gamma di scelta».

«L'attività crocieristica - ha sottolineato il presidente dell'ECC, Manfredi Lefebvre d'Ovidio - sta aiutando l'Europa a mantenere la propria posizione di destinazione turistica numero uno al mondo e sta aiutando l'economia dell'Europa a riprendersi. Inoltre fornisce lavoro ai cantieri navali europei e ai produttori di attrezzature per il settore marittimo, occupazione nei porti, nelle comunità costiere e in regioni più ampie e complessivamente notevoli benefici economici». Riferendosi all'impatto sul comparto delle crociere del naufragio della *Costa Concordia* avvenuto lo scorso gennaio all'Isola del Giglio, il presidente dell'associazione crocieristica europea ha rilevato che «se le potenziali implicazioni della *Concordia* e la perdurante fragilità dell'economia in Europa offrono sicuramente nuove sfide», ECC ha fiducia «che il settore mostrerà tenuta e continuerà a crescere in Europa».

Tariffe minime, il “no” del garante

Genova - Inutili per la sicurezza, dannosi per la concorrenza, a rischio di violare le norme sui cartelli: sono questi i motivi per cui, in un parere inviato dall’Autorità garante per la concorrenza al ministero dei Trasporti, il presidente dell’Authority Giovanni Pitruzzella si è detto contrario alla fissazione di costi minimi nel settore dell’autotrasporto. Per Filippo Gallo, presidente di Federagenti, la federazione degli agenti e broker marittimi italiani, “è un pugno in faccia” alla norma attuale ed è “molto importante”. Invece per Pasquale Russo, segretario generale di Fai, la federazione autotrasportatori italiani, “non c’è nulla di nuovo”.

Il parere, firmato da Pitruzzella e indirizzato al ministero dello Sviluppo economico, delle infrastrutture e dei trasporti, alla Consulta per l’autotrasporto e all’Osservatorio sulle attività di autotrasporto, punta il mirino contro due decisioni dell’Osservatorio e contro un decreto dirigenziale del ministero, che hanno deliberato “i costi di esercizio e i costi minimi di esercizio che garantiscono il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti” per il settore dell’autotrasporto. La prima determinazione dell’Osservatorio è del 2 novembre 2011, confermata dal decreto del 22 novembre successivo. Una nuova determinazione dell’Osservatorio del 14 dicembre non avrebbe modificato sostanzialmente la metodologia utilizzata per la fissazione dei costi minimi. Si tratta degli atti che hanno portato all’applicazione concreta della legge sui costi minimi, fortemente voluta dagli autotrasportatori, che lamentano come la liberalizzazione del settore avrebbe compresso eccessivamente le tariffe, lasciandole alla libera contrattazione. In questo modo, a tariffe basse corrisponderebbe un maggiore rischio per la sicurezza.

Secondo le associazioni di settore, le spese per la sicurezza non devono essere oggetto di contrattazione, ma stabilite pubblicamente e fissate per leggi, in modo che non sia messa a rischio la sicurezza sulle strade. Secondo il garante, invece, “gli atti qui in esame non rappresentano in concreto uno strumento idoneo a garantire standard qualitativi e di sicurezza nella fornitura dei servizi di autotrasporto”. La norma sarebbe inutile per gli obiettivi che si prefigge e addirittura dannosa, perché minerebbe le dinamiche concorrenziali che sono necessario a un “aumento dell’efficienza” del settore, di cui viene riconosciuta l’importanza per la competitività del sistema produttivo italiano. Le decisioni dell’Osservatorio “dispongono un’artificiosa fissazione di prezzi minimi” che “corrispondono di fatto all’introduzione di tariffe obbligatorie sull’intero territorio nazionale”.

Pitruzzella punta poi l’obiettivo sullo stesso osservatorio, che avrebbe le caratteristiche per diventare un vero e proprio cartello: “La composizione dell’ente, solleva tra l’altro perplessità pure per quanto riguarda i rischi di un più ampio coordinamento di settore”: rischi che l’Authority intende approfondire studiando tutti gli atti sin qui emanati dallo stesso Osservatorio e i suoi rapporti con la Consulta. In conclusione, viene chiesto al governo di disapplicare la norma. “Per fortuna - sostiene Filippo Gallo - esiste un’Autorità garante che ha confermato l’inapplicabilità dei costi minimi e invitato in via urgente a disapplicare queste disposizioni di legge. E’ quanto noi avevamo auspicato e ne siamo soddisfatti”. Secondo Pasquale Russo, invece, “la posizione dell’Antitrust era già nota. E sottolineo che lo era soprattutto al governo. Ciononostante, nel decreto liberalizzazioni la norma non è stata modificata”.

Il parere del garante è quindi carta straccia perchè in contrasto con l’attività legislativa del governo e del Parlamento. “Il ministro Passera la pensa diversamente dall’Autorità come ha chiarito sia

durante un question time sull'argomento, sia facendo proprio un ordine del giorno del Parlamento. Forse il garante pensa di potersi sostituire al Parlamento, ma in realtà l'Antitrust non ha il potere di cambiare le leggi. La nostra Costituzione non gli affida nessun potere di di questo tipo". Già lo scorso 6 dicembre il segretario generale dell'Autorità, Luigi Fiorentino, aveva espresso parere negativo sulla legge 148 del 2011 che istituisce i costi minimi per l'autotrasporto, sottolineando i rischi per il rispetto delle norme di concorrenza.

Alberto Ghiara