

# RASSEGNA STAMPA 18 OTTOBRE 2011

Fonte:



## «Riformare i porti anche a costo zero»

**Genova** - Le riforme a costo zero, prima di tutto, poi l'autonomia finanziaria: saranno queste le due richieste che stamattina i presidenti dei porti italiani lanceranno al ministro **Altero Matteoli** in occasione dell'assemblea Assoport. Il settore continua a navigare a vista: da dieci anni si parla di una riforma della legge sui porti del 1994, da almeno cinque si discute la possibilità di dotare le Autorità portuali di una qualche forma di autonomia finanziaria, cioè entrate indipendenti e sicure tali da poter programmare in maniera appunto autonoma lo sviluppo degli scali marittimi.

Zero risposte finora, ora si attende il decreto sviluppo: «Chiediamo innanzitutto - spiega **Francesco Nerli**, presidente dell'associazione che riunisce le **Autorità portuali** - quelle riforme che non costano nulla ma che possono rendere gli scali più efficienti». Ad esempio normative più snelle sui dragaggi, la regia in capo alle Autorità portuali di tutti i poteri nell'ambito portuale oggi divise tra diversi soggetti, come le Capitanerie, le Dogane e altri soggetti ancora, regole più stringenti sulla gestione delle concessioni, comprese procedure di revoca più semplici e sanzioni in caso di inadempienza rispetto gli obiettivi dichiarati dai terminalisti al momento di ottenere la concessione stessa. Qualcosa di tutto questo, sperano in **Assoport**, potrebbe essere contenuto nel decreto sviluppo allo studio del governo.

Dopodiché, il secondo passaggio a cui le Autorità portuali ancora non rinunciano è appunto quello dell'autonomia finanziaria. E questo, però, non può costare zero allo Stato: una delle ipotesi è girare agli enti-porto parte dell'Iva raccolta e generata dai traffici portuali. In questo senso si sta muovendo anche il progetto di riforma della legge nel 1994 allo studio del parlamento, fermo però da anni. «Non prendiamoci in giro - avverte Nerli - non ci possono essere politiche di rilancio senza investimenti. Anche volendo puntare sulle partnership pubblico-private, ci deve sempre essere un impegno del pubblico». E quindi il messaggio sarà: caro governo, allenta i cordoni della borsa. Non indiscriminatamente a favore di tutti gli scali ma individuando, anche attraverso i mercati, i progetti realmente meritevoli di essere finanziati in quanto produttori di ricchezza e ricadute sul territorio. Ma non è detto che questo sia un messaggio in grado di fare breccia nel governo in questi tempi di austerità e crisi politica.

## **Compagnia, rivoluzione hi tech camalli al lavoro con il computer**

Al lavoro con il computer. Il "nuovo" camallo che la Compagnia Unica sta forgiando al suo interno senza clamore studia informatica fuori dall'orario di lavoro, conosce i sistemi in uso nei terminal (tre programmi differenti per Vte, Sech e Messina), si prepara per rispondere a ogni esigenza dei terminalisti. «Perché l'alternativa è quella di essere una società di interinale» spiega Antonio Benvenuti, console della Culmv alle prese con i conti dei primi nove mesi. Il 2011 si sta chiudendo bene, meglio del 2010, e le giornate di lavoro dovrebbero arrivare a 186mila unità. Distanti dall'anno medio 2008, 220mila giornate, ma più sollevati.

I primi nove mostrano elementi confortanti, console Benvenuti?

«C'è un recupero di giornate che è più marcato nel secondo semestre rispetto al primo. Dovremmo chiudere a 185mila giornate, nel 2010 erano state 164mila. Ma rispetto all'anno medio, il 2008, che teneva conto della crescita e della crisi, siamo ancora un lontano».

220mila giornate è il numero minimo per garantire ai mille soci stabilità di reddito?

«Il dato è quello. Dobbiamo oltretutto rispettare le piante organiche fissate negli accordi».

Ma avete duecento occasionali che lavorano per voi.

«Sono 170, potranno diventare soci quando le piante organiche si potranno allargare. Sono con noi dal 2008, quando entrarono per coprire i picchi, sono risorse del porto, operai in grado di intervenire su tutti i terminal».

Voltri è sempre il vostro primo "mercato"?

«Sì, siamo molto concentrati su Voltri, un terminal che sta andando in controtendenza rispetto alla situazione generale stagnante, visto che continua a crescere e ormai vale i due terzi del traffico container del porto».

Come vede la situazione del porto di Genova? «Ci sono meno passeggeri, la merce stagna, vorremmo anche capire meglio quali prospettive hanno traffici come la frutta e le rinfuse. Vedo un quadro disomogeneo e questo non ci favorisce di certo».

Perché?

«Dobbiamo essere sempre pronti per ogni esigenza, spostare gruppi di persone da un posto all'altro. E ormai le richieste si sono allargate».

In che senso?

«Quando i terminalisti chiamano, ci chiedono di entrare nel loro ciclo, non è solo fornitura di uomini e mezzi. Dobbiamo fornire conoscenza, anche informatica. Vte, Sech e Messina hanno ognuno un sistema informatico. Quando si sale sui mezzi, sono finiti i tempi del foglietto e della matita. A eseguire le operazioni ci si va con il computer, si seguono le indicazioni informatiche, ci sono codici d'accesso e di lavoro precisi. Insomma, ci vuole anche conoscenza informatica».

E voi come vi preparate?

«Studiando, ovviamente. Siamo una forza giovane che vuole essere protagonista di

questo porto. Fuori dall'orario di lavoro la gente si prepara, partecipa a corsi. Lo ha già fatto più della metà dell'operativo. Altrimenti resti un interinale, sei ore a chiamata e a casa. Servi solo per i picchi. Noi abbiamo altri obiettivi».

Quali?

«Abbiamo sempre creato qualcosa di utile al porto e vogliamo continuare a farlo. E' difficile, mi rendo conto. Perché da una parte devi ridurre i costi, asciugare il più possibile la struttura e dall'altra prepararti, formarti, crescere. Sperando che il tuo lavoro non venga sempre messo in discussione».

Che cosa vuol dire, console?

«Mi rivolgo al legislatore, alla politica. Facciano chiarezza, una volta per tutte, su quello che vuol dire essere "articolo 17", così come è la Compagnia Unica. Dedichino un po' di attenzione all'argomento, perché per noi è vitale sapere che cosa un "articolo 17" può fare o non può fare. Noi abbiamo richieste continue dai terminalisti e ci attrezziamo per soddisfarle al meglio. Ognuno ha un'esigenza ed è giusto che sia così. Il Vte chiede alcune cose, la Stazione Marittima altre, e così Messina e Spinelli. Va tutto bene, noi mettiamo in campo la nostra professionalità e la nostra flessibilità per le esigenze dei privati. Ma sentir messo in discussione ciclicamente il nostro lavoro non è piacevole».

## **SUL VERTICE DEL PORTO UN GIUDIZIO SERENO SENZA TATTICISMI**

Il primo mandato di Luigi Merlo, presidente dell' Autorità portuale di Genova, è in scadenza. Sono, infatti, passati quattro anni dalla sua nomina e la legge prevede che si rimettano in moto le procedure per una sua, eventuale, riconferma o, altrimenti, bocciatura. Lo schema burocratico è complesso, da architettura borbonica: i presidenti di tre enti (Comune, Provincia e Camera di Commercio genovesi) indicano ognuno un candidato, la famigerata "terna" che deve essere trasmessa a Roma, al ministro preposto (Altero Matteoli). Il responsabile di Trasporti e Infrastrutture sceglie un candidato e lo invia al presidente della Regione Liguria che deve dare l' "intesa". Uno schema complesso, per un ruolo strategico che rischia di far perdere di vista il quesito principale: Luigi Merlo merita o no la riconferma? Il rischio sta dentro lo schema: i presidenti devono indicare per forza tre nomi, perché il ministro possa scegliere. Con questo sistema, che non consente di indicare all' unanimità il nome di un presidente che abbia ben lavorato, solo la bocciatura è consentita: le tre Istituzioni locali hanno infatti la facoltà di non indicare il presidente in carica. Ma non possono, secondo la legge concordare una scelta unanime. Il presidente della Provincia, Alessandro Repetto, indicando come candidato Luigi Merlo ha già, di fatto, escluso una bocciatura e, a questo punto, la palla passa a Comune e Camera di Commercio, con un compito, se mai lo volessero, semplificato: se Luigi Merlo merita, come sembra a molti, un secondo mandato indichino candidati "di facciata", se no s' impegnino pure a trovare altri due nomi forti. Ma senza cadere, per il bene del porto, in un gioco più pericoloso che lezioso di antiche contrapposizioni.

### **Lauro compra siremar «Lavoro per fincantieri»**

Palermo. La Compagnia delle Isole, controllata da Salvatore Lauro e partecipata anche dalla Regione siciliana, si è aggiudicata il controllo della Siremar, la compagnia di navigazione (ex Tirrenia). Lo ha annunciato il presidente della Regione siciliana, Raffaele Lombardo. «Abbiamo ricevuto dal commissario la comunicazione dell'aggiudicazione della gara - ha detto Lombardo in conferenza stampa - Eravamo rimasti gli unici in corsa, dopo il ritiro dell'altro concorrente». La Compagnia delle Isole è controllata dalla Mediterranea Holding Spa e l'operazione di acquisto si aggira intorno ai 69 milioni di euro, a fronte di finanziamenti da parte dello Stato di circa 55 milioni l'anno per 12 anni. Lombardo ha spiegato che la sede della società sarà a Palermo e che le navi che dovranno essere riparate saranno affidate allo stabilimento palermitano della Fincantieri.

### **Ingresso stabilimento presidiato dagli operai**

Ancona - Un centinaio di operai della Fincantieri presidia dalle prime ore di questa mattina l'ingresso dello stabilimento ad Ancona, per protestare contro l'ipotesi di un centinaio di esuberanti avanzata dall'azienda. Il tentativo è bloccare l'attività di una trentina di impiegati che ancora lavorano nell'impianto (gli operai sono tutti in cassa integrazione). Nel corso della mattinata le tute blu si dirigeranno verso la prefettura dove una delegazione sindacale incontrerà il prefetto.

## **Più Europa nella portualità. Improcrastinabile la riforma delle Authorities**

GENOVA

Più Europa nella portualità italiana. Alla vigilia dell'Assemblea generale di Assoport, il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, guarda oltre confine per individuare gli elementi in grado di rilanciare gli scali italiani. E auspica che l'Assemblea lanci un appello alla politica, affinché «non passi l'ennesima legislatura senza la riforma delle Autorità portuali». «Ha ragione Gallanti, senza riforme che adeguino il modello italiano al resto d'Europa, non possiamo sperare di migliorare la nostra competitività. Da questo punto di vista la presenza all'Assemblea dell'Espo è senza dubbio un'ottima occasione di riflessione». Il porto genovese, forte di un aumento dei traffici del 6% rispetto all'anno scorso, arriva all'appuntamento in «buona salute». «Le prospettive dello scalo sono positive - afferma il presidente Merlo - ma per affrontare la crisi in maniera coordinata, occorre una visione complessiva, in grado di tracciare un disegno strategico per cambiare».

Importante, da questo punto di vista, è anche l'annunciata presenza all'Assemblea del ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, del sottosegretario del ministero dell'Economia, Luigi Casero, e del vice segretario del Pd, Enrico Letta. «Il fatto che l'Assemblea annuale arrivi quando ancora il decreto sviluppo non è stato varato - sottolinea Merlo - è senza dubbio importante. Mi auguro infatti che il confronto a Roma, aiuti a comprendere a tutti l'importanza dei provvedimenti che chiediamo da tempo». Interventi a costo zero, come la semplificazione delle norme e l'eliminazione dei vincoli delle ultime finanziarie, per «mettere le Autorità portuali - osserva ancora Merlo - di essere più incisive nelle risposte alle esigenze del mercato». E c'è poi il tema dell'autonomia finanziaria, altra richiesta che Assoport ha avanzato da tempo al Governo, «battaglia non per rivendicare maggiori risorse - dice il presidente dell'Autorità di Genova - ma per introdurre elementi di selezione ed equità per lo sviluppo». «Speriamo che l'Assemblea sia un momento di condivisione, e non di contrapposizione - conclude Merlo - per affrontare, e risolvere, l'emergenza dell'economia del mare e della portualità».

## **A Gioia Tauro servono 9 mln (non 5,2) per abbattimento tasse d'ancoraggio**

GIOIA TAURO - Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha definito l'iter istruttorio del decreto applicativo del decreto Milleproroghe relativamente alla ripartizione delle somme destinate ai porti di transhipment: Gioia Tauro, Cagliari e Taranto.

Tali fondi erano stati fissati in 12 milioni di euro, ma da fonti ministeriali si apprende che l'iter istruttorio destina all'Autorità portuale di Gioia una somma di cinque milioni e 200 mila euro destinati all'abbattimento delle tasse di ancoraggio dello scalo portuale calabrese. Somme che corrispondono al 10% dei fondi destinati a Genova e al 3,8% rispetto a quelli per la piattaforma logistica di Vado Ligure. La differenza tra i 5,2 milioni di euro rispetto ai 12 previsti per i porti di transhipment è stata destinata ai porti di Cagliari e di Taranto.

La cifra riservata allo scalo calabrese non copre, però, l'esigenza di bilancio per garantire l'abbattimento delle tasse di ancoraggio per un intero anno. Per fare ciò, infatti, secondo le stime dell'Autorità portuale, occorrono almeno nove milioni di euro. Questo provoca una situazione di emergenza sul piano economico e gestionale dello scalo calabrese perché, a questo punto, l'Autorità portuale non potrà garantire la riduzione delle tasse di ancoraggio. Il porto di Gioia Tauro, dopo l'abbandono da parte della compagnia Maersk, versa in una forte crisi di traffico, inimmaginabile fino a poco tempo fa, che ha provocato il ricorso agli ammortizzatori sociali per oltre duemila persone tra diretto ed indotto.

Sempre in ambito portuale, la Giunta regionale, riunitasi sotto la presidenza del governatore Giuseppe Scopelliti, su proposta dell'assessore all'Urbanistica Piero Aiello, ha approvato il "Primo piano della portualità in Calabria", un «masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese», fortemente voluto da Scopelliti e coordinato dal dipartimento regionale Urbanistica. Obiettivo del piano è il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di eventuali nuove opere, privilegiando l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti ed in progetto lungo tutto il litorale calabrese.

Un piano ambizioso, è scritto in una nota, per creare un sistema portuale efficiente, che possa determinare e trainare il rilancio dell'economia regionale. Il masterplan individua le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree di waterfronts e dei territori limitrofi, allo scopo di migliorare la qualità della vita, la mobilità delle persone e dei flussi economici delle aree costiere, con particolare riferimento alla nautica da diporto ed ai correlati flussi turistici di un settore in fase di crescente sviluppo, a testimonianza dell'alto interesse che il tema della portualità e dell'infrastrutturazione delle coste calabresi riveste all'interno del programma di governo dell'amministrazione regionale.

## Studio Confetra: buon andamento del trasporto merci

ROMA - Secondo i dati pubblicati dalla nota congiunturale Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) rilevati per numero di spedizioni e per fatturato su un campione di 100 imprese tra le più rappresentative dei vari settori, nel primo semestre 2011 il comparto del trasporto merci in Italia risulta ancora in linea con la ripresa iniziata lo scorso anno.

I trasporti su gomma, nazionali ed internazionali, a carico completo registrano un incremento sostanzialmente omogeneo in termini di viaggi e di fatturato: nazionale + 3% con fatturato + 2%, internazionale + 4% con fatturato + 5%.

I trasporti nazionali di collettame (corrieri) chiudono il secondo semestre con un aumento delle consegne del + 3% e un fatturato di + 3%.

Per quanto riguarda le spedizioni internazionali, continua il trend positivo del trasporto marittimo (+ 7% spedizioni e + 8% fatturato), mentre quello del trasporto aereo (+ 5% spedizioni e + 2% fatturato) risulta più contenuto rispetto allo stesso periodo del 2010.

La modalità ferroviaria evidenzia un sensibile aumento pari al + 7% in termini di spedizioni (fatturato + 5%), che dimostra la progressiva implementazione di un mercato europeo del cargo ferroviario sempre più competitivo. Le spedizioni su strada registrano un incremento del + 3% in termini di spedizioni e + 2% per il fatturato.

La suddivisione per aree geografiche conferma, sia per numero di spedizioni sia per fatturato, la persistente vitalità di alcune economie emergenti: Asia + 10% per le spedizioni e + 16% per fatturato, Centro-Sud America + 7% spedizioni e + 13% fatturato. Le economie mature (Usa e Ue27) rilevano incrementi più contenuti: Nord America + 4% spedizioni e + 1% fatturato, Ue27 + 4% sia per spedizioni sia per fatturato. Da segnalare l'incremento dell'Europa Est: + 7% spedizioni e + 8% fatturato. I dati relativi al Giappone, + 2% spedizioni + 3% fatturato, risentono fortemente degli eventi sismici di Marzo che ne hanno rallentato la crescita. L'Africa, invece, sconta fortemente gli sconvolgimenti politici della cosiddetta primavera araba, che le fa registrare gli unici dati negativi nelle spedizioni internazionali: - 11% (spedizioni) - 6% (fatturato).

I transiti di mezzi pesanti lungo i principali valichi alpini registrano valori positivi: + 2% al Frejus, + 6,3% al Traforo del Monte Bianco, + 1,8% al Brennero.

In ripresa anche il traffico container nei maggiori porti italiani. Alcuni scali evidenziano variazioni molto positive: Venezia + 21,6%, Trieste + 18,4%, Taranto + 17,5%, Ravenna + 17%, Bari + 12%. Incremento positivo anche per gli scali di La Spezia + 8,7%, Ancona + 7,3%, Genova + 6,6% e Livorno + 2%. Gioia Tauro (- 0,7%) chiude invece il primo semestre 2011 in negativo, insieme a Napoli (- 0,6%).

Il traffico aereo merci nel complesso registra un aumento del + 8,6%, con punte di + 11,2% per il polo milanese Malpensa e Linate e + 8,3% per Bergamo Orio al Serio. Per il polo romano Ciampino e Fiumicino si registra invece un decremento pari a - 3,7%.

Più contenuto l'incremento del traffico merci su strada: + 2,6%. Sensibile aumento per il traffico ferroviario internazionale + 10%. Si registra, invece, un tracollo di - 21% per il traffico ferroviario domestico.

« dati rilevati nel primo semestre di quest'anno - ha commentato Fausto Forti, presidente Confetra - indicano certamente una fase di ripresa, ma con valori disomogenei per settori merceologici e per aree geografiche e con qualche preoccupante segnale di rallentamento a partire da maggio. Se si esclude il trasporto aereo, del resto, siamo ancora lontani dal recupero dei livelli pre-crisi del 2008. Il collasso del cargo ferroviario nazionale non ha

evidentemente alcuna relazione con i volumi complessivi del traffico merci, ma è conseguenza di precise scelte aziendalistiche di Fs spa, in assenza di un progetto politico di riferimento per questo settore. E' uno stato delle cose che dovrà essere affrontato e risolto quanto prima».

## **In settembre il traffico delle merci nel porto di Savona è cresciuto dell'8,1%**

*Nei primi nove mesi di quest'anno state movimentate 10.914.000 tonnellate (+0,1%)*

*infosMARE* - Lo scorso mese il porto di Savona ha movimentato 1.229.000 tonnellate di merci, con una crescita dell'8,1% rispetto a settembre 2010. L'Autorità Portuale dello scalo ligure ha reso noto che sono stati particolarmente consistenti gli arrivi ai pontili in rada: i petroliferi hanno trainato l'area e - nonostante una contrazione di carbone e cereali al Terminal Rinfuse - hanno segnato un +9,4%. In aumento anche il traffico di frutta alla Reefer terminal che è cresciuto del 10,5% a 55.000 tonnellate. Il traffico dei contenitori ha segnato un +1,4% attestandosi a 15.500 teu.

Il settore dei passeggeri ha mostrato un aumento del 41,1% grazie all'apporto della nuova linea regolare per la Sardegna gestita dalla compagnia Saremar. Complessivamente il traffico è stato di 158.229 passeggeri, di cui 109.023 crocieristi e 49.206 del comparto traghetti.

Stabile il traffico delle merci nei primi nove mesi del 2011 essendo state movimentate un totale di 10.914.000 tonnellate, con una progressione dello 0,1% sul corrispondente periodo dello scorso anno. I primi nove mesi di quest'anno - ha spiegato l'ente portuale - hanno registrato minori arrivi di greggio (-93.800 tonnellate) e di carbone (-250.000 tonnellate) sui quali hanno pesato gli eventi esteri e la prolungata depressione economica con conseguente stasi nelle attività produttive e il calo di richiesta di materie prime e richiesta di energia, quindi un calo della richiesta di carbone da parte della centrale Tirreno Power. Il terminal Reefer ha movimentato 497.000 tonnellate di frutta (-7,9%).

Nel periodo gennaio-settembre di quest'anno sono stati positivi i risultati dei minerali (+431,8%), dei cereali (+51,1%) e dei raffinati (+36,2%). In continua crescita i traffici di oli per biocarburanti ai Depositi Costieri (+119,3%) e al Terminal Alti Fondali che, con quasi 250.000 tonnellate, ha totalizzato una crescita del 154,9%.

Alcuni segnali - ha osservato l'Autorità Portuale di Savona - fanno ben sperare in una ripresa dell'attività produttiva se si analizzano gli approvvigionamenti delle materie prime nei primi nove mesi dell'anno: crescono i minerali, le rinfuse alimentari e le industriali, scorporando i carboni che sono in contrazione, la somma indica 856.000 tonnellate a fronte delle 584.000 dello scorso anno con una crescita del 46,6%.