

# RASSEGNA STAMPA 20 FEBBRAIO 2012

Fonte:



# Ici nei porti, il Catasto chiama i direttori

GILDA FERRARI

**GENOVA.** Ci proveranno i funzionari romani dell'Agenzia del territorio a mettere ordine nella giungla dell'Ici applicata ai concessionari portuali. Sulla questione che, come denunciato nelle scorse settimane dal *Secolo XIX*, viene gestita a macchia di leopardo producendo sperequazioni, ha deciso di intervenire la direzione centrale del catasto. I direttori regionali dell'Agenzia sono stati convocati a Roma il 29 febbraio: nel corso dell'incontro si chiarirà come, dove e quando deve essere applicata l'imposta cui la Finanziaria 2001 assoggettò per la prima volta i terminalisti. Da allora, infatti, ciascuno scalo ha dimostrato di gestirla in autonomia. Nella maggior parte dei porti del Sud i concessionari hanno avuto la meglio e non pagano. Negli scali del Nord, invece, gli accatastamenti operati negli ultimi anni sono stati oggetto di contestazioni e ricorsi. Le commissioni tributarie, a loro volta, si sono espresse con pareri discordanti. Morale: la normativa è stata applicata, o disapplicata, in maniera confusa e anarchica. Da qui la convocazione dei direttori regionali del catasto a Roma, mentre Assoport si è attivata per ottenere anche un chiarimento legislativo in Parlamento.

Di quanto accade nei porti di Genova, Trieste, Napoli e Livorno ha scritto il giornale, mettendo in luce i diversi trattamenti. A Trieste, per esempio, una recente pronuncia dei magistrati tributari ha disposto il classamento in categoria E di tutti gli immobili portuali, sancendo di fatto la loro esenzione Ici. A Livorno, per contro, l'amministrazione comunale ha contestato i classamenti in E del porto ed è riuscita a inserire in categoria D (soggetta a imposta) ciascun immobile, persino i piazzali e i parcheggi fruibili dai dipendenti che, stando alle circolari dell'Agenzia, dovrebbe invece essere esenti. Differenze si riscontrano anche nella medesima regione. A Savona, per esempio, l'Autorità portuale ha trovato una mediazione: pagano solo le attività commerciali, agenzie marittime

incluse. Alla Spezia, invece, l'accatastamento è ancora in corso. A Genova si registra un'applicazione diversa tra operatori, tanto che ai cantieri Mariotti l'Ici è stata applicata persino sullo specchio acqueo antistante la banchina. La verità è che dopo il 2001 le circolari esplicative si sono moltiplicate - una del ministero delle Finanze, due del ministero dei Trasporti, altre due dell'Agenzia del territorio - ma dai 4 documenti non ne sono uscite interpretazioni univoche. I ricorsi alle commissioni tributarie si sono moltiplicati ovunque, ma anche in questo caso le pronunce non sono coerenti. Insomma: una giungla. Un guazzabuglio che adesso la direzione nazionale dell'ex catasto proverà a risolvere. Fermo restando, fanno notare le Authority, che le circolari dell'Agenzia del territorio rappresentano una fonte normativa secondaria. La strada maestra per uscire dal pasticcio, dice Assoport, è riscrivere da capo la norma.

## L'INTERPRETAZIONE (INFORMALE) DELL'AGENZIA DEL TERRITORIO LO SPECCHIO D'ACQUA IN BANCHINA? PER GLI UFFICI È UN PARCHEGGIO

### IL RETROSCENA

**GENOVA.** Ebbene sì. Secondo l'Agenzia del territorio, il vecchio Catasto, è corretto che il concessionario portuale paghi l'Ici anche sullo specchio acqueo. «È rimessaggio - fanno sapere in via informale gli uffici di Roma - ed è equivalente a un parcheggio. In acqua stazionano le imbarcazioni».

Il caso, più unico che raro, è stato sollevato dai cantieri Mariotti di Genova, ai quali dal 2009 l'Agenzia del territorio chiede il pagamento di 5 centesimi di euro ogni metro quadro di specchio acqueo utilizzato. «Sia-

mo in contenzioso - ha spiegato Marco Bisagno - perché oltre a richiedere l'imposta sugli immobili in concessione (che paghiamo regolarmente), l'Agenzia ci applica l'Ici anche sui 16.200 metri quadrati di specchio acqueo antistante il nostro cantiere: in questo caso, a nostro avviso, l'imposta non è dovuta, non può esserlo». Non la pensano così gli uffici romani, che spiegano invece come il rimessaggio delle imbarcazioni sia di fatto equiparato ai piazzali utilizzati per i parcheggi.

Il chiarimento, al momento, è solo informale. Quello dell'Ici sull'acqua sarà uno dei temi trattati nell'incontro del 29 febbraio: allora emergeranno indicazioni formali anche a questo proposito. Nel frattempo, pe-

rò, nei porti l'interpretazione romana fa discutere e sorridere. «La sensazione - dicono alcuni funzionari delle maggiori Autorità portuali italiane - è che a Roma non sappiano di cosa parlano. È chiaro che per chi fa riparazioni navali lo specchio acqueo è utilizzato per accogliere e "parcheggiare" le imbarcazioni sulle quali si lavora, ma se non è attività portuale questa allora che cosa lo è?». Singolare è anche il fatto che un'imposta sugli immobili venga applicata sul mare. «Temo che l'Agenzia del territorio subisca il pressing dell'Anici, l'associazione dei Comuni italiani», riflette un dirigente. Perché per i Comuni, chiaramente, più è diffusa l'applicazione dell'Ici e meglio è.

**GH. F.**

## Asia-Europa, Maersk riduce la capacità

Genova - L'eccesso di capacità di stiva sulla tratta tra Europa ed Estremo Oriente ha spinto le rate nolo a livelli insostenibili. Maersk Line razionalizzerà i propri servizi rimuovendo il 9% della propria capacità e massimizzando l'utilizzazione delle navi sulla rotta. Tale riduzione sarà agevolata da uno Vessel Sharing Agreement con la compagnia di linea francese CMA-CGM. A seguito dell'accordo la compagnia danese e quella francese fonderanno i rispettivi servizi AE11 e MEX nella nuova linea AE11/MEX (che offrirà una capacità settimanale di 12.500 teu) e i rispettivi servizi AE20 e FAL9 nella nuova linea AE20/MEX3 (capacità settimanale 9.500 teu). In questo modo sarà mantenuta inalterata la copertura dei porti. I servizi AE11 e AE15 saranno uniti in un unico prodotto settimanale in joint con CMA-CGM: il nuovo AE11.

La rotazione del nuovo servizio AE20/MEX3 sarà Qingdao, Busan, Shanghai, Ningbo, Yantian, Chiwan, Nansha, Tanjung Pelepas, Port Kelang, Malta, Valencia, Barcellona, Marsiglia Fos, Genova, Malta, Khor Fakkan, Singapore. Il servizio sarà realizzato con 10 navi da 12.500 teu. La partenza della prima nave è prevista da Qingdao nella prima settimana di aprile. Il servizio AE11 è particolarmente affidabile: più del 90% dei contenitori mossi da e per l'Estremo Oriente viene consegnato in tempo e in linea con le previsioni e la schedula nave.

L'obiettivo della riduzione di capacità è quello di migliorare l'utilizzo delle navi senza perdere quote di mercato. In considerazione del persistente squilibrio fra domanda ed offerta di stiva, Maersk Line ha anticipato che non eserciterà l'opzione per la costruzione delle ultime dieci navi della serie Triple-E da 18.000 teu. Una decisione definitiva sarà assunta entro il corrente mese e comunicata in occasione della presentazione dei risultati di bilancio.

## Evergreen vuole navi da 14 mila teu

Taipei - Secondo alcuni broker di settore, la compagnia taiwanese **Evergreen** sta valutando l'ipotesi di noleggiare 10 delle sue nuove navi da 14 mila teu. La società sta valutando navi da operare per un periodo compreso **tra gli otto e i 12 anni**: la trattativa sui noli si dovrebbe aggirare tra i 52 mila e i 54 mila dollari al giorno.

Le navi potrebbero essere inoltre costruite da più cantieri, ma comunque in **Corea del Sud**. Proprio delle unità simili sono state ordinate nel **Paese asiatico** lo scorso anno, per un valore di 130 milioni di dollari ciascuna. Questo suggerisce che l'intero piano di **Evergreen** si aggiri intorno a 1,3 miliardi di dollari

## **Merlo: "Occasione unica per il porto ora serve un accordo**

«Mettiamola così: adesso ci sono tutte le condizioni per arrivare a una grande intesa che ridisegni la presenza del comparto nautico e industriale nel porto di Genova». Luigi Merlo è a Borghetto Vara, in visita ad amici che stanno riaprendo i loro esercizi commerciali, a quattro mesi dalla devastante alluvione che ha messo in ginocchio tutto lo Spezzino. Ma il nuovo disegno del porto di Genova è sempre nei suoi pensieri, soprattutto dopo l'accordo su Fincantieri che secondo il leader dell'authority rappresenta un punto di partenza, non di arrivo.

Perché, presidente?

«Perché ci consente di rilanciare la discussione sul distretto industriale del porto che si compone di tanti passaggi, il ribaltamento a mare di Sestri, il futuro dell'Ente Bacini e quello delle riparazioni navali, lo sviluppo dei privati che chiedono più spazio».

Tutte questioni che attendono soluzioni, per nulla scontate.

«È vero, ma io ritengo che proprio da un momento di difficoltà si possa partire per arrivare a un risultato positivo, mettendo a fattor comune tutte queste istanze. Si tratta di fare un ragionamento corale che parte dalla soluzione del problema più grosso, quello d'accordo sul futuro di Sestri. Ora che questo è stato risolto, ragioniamo su un masterplan complessivo, sperando però che gli operatori siano più disponibili al dialogo».

Che intende dire?

«Vede, sono appena tornato da Marsiglia ed è stato un viaggio molto utile».

In che senso?

«Intanto ho verificato come funzioni bene l'alleanza fra Stx, i cantieri Mariotti e i riparatori marsigliesi. E questo mi fa ben sperare anche per il futuro di Genova. Poi ho ascoltato dalle parole del mio collega di Marsiglia come ritengano proprio il settore industriale uno dei loro punti di forza».

Quindi?

«Quindi ora che la vicenda di Sestri si è risolta in maniera positiva, visto il contesto, apriamo tutti insieme una nuova pagina».

Il passaggio successivo, anzi parallelo al nuovo carico di lavoro per Sestri, dovrebbe essere il ribaltamento a mare del cantiere. A che punto siete?

«Lunedì avremo un'altra riunione tecnica. È stato affidato a Infrastrutture Liguria, la società della Regione, l'incarico di realizzare lo studio sul rio Molinasso. È terminato anche il lavoro sul Porto Petroli di Multedo. Ritengo che a marzo tutto sia completo e a quel punto ci saranno le condizioni per andare in gara».

Intanto il 27 febbraio ci sarà un nuovo passaggio a Roma sull'accordo di programma del ribaltamento.

«E sarà un passaggio molto importante, perché l'accordo su Sestri ha chiarito che per il cantiere non è prevista solo la funzione di costruzione, ma è stato indicato un ruolo "polifunzionale" che apre quindi a nuove attività».

Questo cambia lo scenario?

«Stiamo a vedere. Il ribaltamento era nato solo per le costruzioni, ora potrebbe cambiare. Ma per discutere di questo ci vuole serenità e la disponibilità ad affrontare l'argomento senza pregiudizi».

Presidente, lei sperava che dalla vendita delle quote dell'aeroporto potessero arrivare i soldi per finanziare la costruzione della sesta vasca, ma l'asta deserta modifica il quadro. Il presidente della Regione Claudio Burlando si è detto preoccupato. Lo è anche lei?

«E' fuori discussione che si allunghino i tempi per il progetto che prevede la costruzione della sesta vasca nell'area delle riparazioni navali. Ci vogliono infatti risorse e l'asta deserta impone una riflessione. Per questo ho già scritto ai soci, chiedendo loro di incontrarci per individuare una

soluzione. E' altrettanto vero, però, che se si aprisse un percorso a Sestri legato anche alle riparazioni, questo potrebbe agevolare la questione».

Nel senso che potrebbero non servire più i soldi ricavati dalla vendita delle azioni dell'aeroporto? «Forse potrebbero servirne di meno. Se si potessero realizzare due opere nella stessa area, cioè il ribaltamento e la sesta vasca, si creerebbero delle economie di scala e le risorse necessarie potrebbero diminuire».

Ma lo ritiene un percorso davvero praticabile?

«Ripeto, se si affronta con serenità e senza pregiudizi, si può arrivare a una soluzione. Ma va superata la dicotomia fra lavoratori delle riparazioni e dei cantieri ed è necessario che gli operatori si mostrino dialoganti. Prima di pronunciarsi su un bacino a Sestri ci vogliono valutazioni precise legate alla navigazione, alla compatibilità di funzioni, al contesto economico e produttivo, ma ci si può arrivare. Certo, se si facesse lì un bacino, sarebbe al servizio di tutti, non solo di Fincantieri, e a gestirlo potrebbe essere l'Ente Bacini o altri soggetti».

Insomma, lei ci crede.

«A Genova c'è un comparto industriale unico in Italia. Anche Marsiglia ha bellissimi bacini, non contigui fra loro. Il tema è capire se gli operatori vogliono dialogare. Noi siamo pronti, ci crediamo e vogliamo arrivare al disegno di un sistema che sarebbe uno degli assi portanti del nuovo piano regolatore».

## Bari tira la volata a Manfredonia

La Regione Puglia ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di aprire formalmente la procedura per la nomina del presidente dell'Autorità Portuale di Manfredonia. La missiva inviata da Nichi Vendola a Corrado Passera ricorda come il TAR del Lazio il 13 dicembre 2011 abbia accolto i ricorsi proposti dal Commissario dell'Autorità Portuale, Gaetano Falcone, per annullare il Dpr 12/10/07 che prevedeva la liquidazione e lo scioglimento dell'Ente. Ma – ecco la mossa astuta – la Regione Puglia non si è scordata di ribadire l'opportunità dell'estensione della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Bari anche a Manfredonia (prevista dal DM 19/11/2007) allo scopo di realizzare una gestione sistemica ed integrata dei porti in questione e ritiene indifferibile il superamento della gestione commissariale che si protrae da oltre sei anni. Forte di queste lettere, il sindaco di Manfredonia, Angelo Riccardi ha incontrato l'assessore regionale alle infrastrutture, Guglielmo Minervini, per chiedere spiegazioni sulla esclusione del porto di Manfredonia dalla neonata associazione APP Apulian Ports formata dalle tre Autorità portuali di Brindisi, Taranto e Levante comprendente Bari, Monopoli e Barletta (S2S n. 7/2012). A questo punto va considerato che, abdicando ad una propria indipendenza, 'associandosi' all'Autorità Portuale del Levante, non significhi per Manfredonia l'unica porta di accesso all'ambita APP. Costituita nel dicembre 2003 in ossequio alla legge n. 84 del 1994, l'Autorità Portuale di Manfredonia si è avviata con una gestione commissariale – e la nomina di due commissari - col compito di verificare le condizioni di sussistenza della stessa Authority. Il tutto doveva concludersi in sei mesi mentre ad oggi, otto anni dopo - come annuncia il suo stesso sito internet, ammiccando "*presto online*" - l'ente portuale è una scatola vuota che peraltro elargisce i suoi lauti stipendi. Nel frattempo si è costituito a Manfredonia, in seno alla Confcommercio Imprese per l'Italia, il comitato concessionari demaniali marittimi ed operatori settore nautico, cui aderiscono le imprese operanti, a vario titolo, su concessioni demaniali marittime, nell'ambito del sistema economico territoriale marittimo e portuale del Golfo di Manfredonia. "Il nuovo sodalizio ha lo scopo di promuovere l'incontro fra gli operatori professionali per analizzare le esigenze delle PMI del settore, con l'obiettivo di promuovere interventi d'innovazione e sviluppo", annuncia il Presidente Salvatore Guglielmi, "in trasparenza e con spirito partecipativo, e vuole proporsi come un organismo di consultazione e concertazione, per una più efficace azione amministrativa e di governance". Tra le principali azioni che si intende perseguire: favorire i processi d'aggregazione, di crescita economica, la formazione, l'aggiornamento tecnico, professionale, e culturale, tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime; informare la comunità sulle attività delle imprese operanti nel settore marittimo, i servizi erogati e i progetti.

## Pescara interra il suo traffico

“Intere categorie di lavoratori e un’importante fetta dell’economia regionale sono messe in ginocchio da questa situazione”, annuncia preoccupato Bruno Santori, agente marittimo della Sanmar di Pescara e, di fatto, rappresentante della categoria degli operatori marittimi nel porto abruzzese. “La notizia della chiusura parziale del Porto Canale di Pescara, interdetto ai pescherecci, è riferita ad eventi occorsi nel mese di giugno. Da allora le cose sono ulteriormente peggiorate e si va verso un provvedimento di chiusura definitiva del porto da parte dell’Autorità Marittima. Purtroppo non ci sono stati passi in avanti dalla nomina del Commissario, nella persona del Presidente della Provincia Guerino Testa, lo scorso giugno; anche quando sembrava che i lavori di dragaggio fossero effettivamente partiti, è intervenuta addirittura la procura antimafia dell’Aquila a bloccare tutto a causa - lo stiamo scoprendo a posteriori - di analisi errate sui sedimenti da conferire in mare. Solo con una decisa azione politica, ci sembra, sarà ancora possibile risolvere qualcosa”. La cronaca delle ultime settimane di vita (tanto che ora sarebbe più opportuno parlare di ‘morte economica’) dello scalo del capoluogo regionale, così riassunta da Santori, parla da sola. Gli armatori dei pescherecci, dopo la clamorosa ‘marcia’ (in mare) di protesta di una cinquantina di mezzi inscenata il mese scorso sotto la guida del loro capo Francesco Scordella, sono scoraggiati e sembrano pronti a seguire i colleghi delle navi mercantili, i quali hanno trasferito alcune attività commerciali al vicino e più attrezzato scalo di Ortona, in cui i pescaggi non creano soverchi problemi, ma dove peraltro gli ormeggi disponibili sono in numero insufficiente. Il Com. Luciano Pozzolano, capo della Direzione marittima, ha preparato l’ordinanza di chiusura dello scalo, come anticipato dopo l’ennesimo rinvio dell’ISPRA sulle analisi dei fanghi – in prima battuta Indam, il laboratorio di Brescia che ha eseguito gli esami per conto della procura dell’Aquila, aveva riscontrato la presenza di pesticidi e Ddt – mettendo così ulteriormente in naftalina la ripresa delle operazioni di dragaggio, che si era provato a riprendere un paio di settimane prima dello scorso Natale. Ma l’esordio della draga Gino Cucco – mezzo autocaricante della ditta Gregolin Lavori Marittimi srl di Cavallino Treporti (Venezia) che aveva vinto l’appalto indetto dal Commissario Testa per occuparsi del dragaggio, programmato in 50 giorni, di 72.621 metri cubi di materiale accumulato nella darsena e nell’avamposto di Pescara; un lavoro da 780mila euro con fondi messi a disposizione dalla Regione Abruzzo – il 12 dicembre era durato solo poche ore, sino all’inatteso stop intimato dagli uomini dei Carabinieri del N.O.E. e della Procura per il sospetto di fanghi inquinati, ponendo anche la draga sotto sequestro.

## Dietrofront per Dole, che torna (anche) a Livorno

Dopo mesi di notizie incerte e contrastanti, il Livorno Reefer Terminal (LRT) ha comunicato ufficialmente che la frutta di Dole continuerà ad arrivare anche nello scalo labronico. Storico cliente delle banchine livornesi (dove per diversi anni ha gestito anche un terminal di proprietà), la multinazionale americana aveva deciso lo scorso novembre di cancellare i servizi che operava direttamente in Mediterraneo con navi bananiere, e di spedire la propria frutta in Italia in container refrigerati imbarcati su navi dei *liner* internazionali (*S2S n.41/2011*). Dole aveva quindi reso noto di aver scelto a tale scopo MSC, *carrier* che collega Sud America (area di partenza della merce esportata in tutto il mondo dalla corporation ortofrutticola) e Mediterraneo con un mix di servizi: l'Ecuador-Panama (che poi prosegue diretto in Nord Europa) e, da Balboa, il California Express, che però in Italia scala Gioia Tauro, Napoli Civitavecchia e La Spezia, e non Livorno (*S2S n.46/2011*). Con questa soluzione, però, il terminal frutta livornese avrebbe completamente perso un traffico da 100.000 tonnellate di merce all'anno, "ma in questo caso – precisa un portavoce della Compagnia Portuale di Livorno, socio di maggioranza relativa di LRT con il 40% - la società avrebbe potuto percorrere le vie legali perché sarebbero stati violati i termini di un precedente contratto". Per evitare un contenzioso, Dole ha quindi deciso di destinare una parte dei suoi container reefer a Livorno: si tratterà della frutta, principalmente banane, di coltivazione biologica, che il terminal toscano, a differenza delle altre strutture analoghe presenti nei porti italiani, è in grado di trattare adeguatamente. Secondo l'agenzia marittima CSA, che rappresenta in Italia Dole Ocean Cargo Express, a Livorno la frutta biologica arriverà con servizi di CMA-CGM, mentre CPL assicura che si tratterà "di un traffico dai volumi consistenti", anche se per adesso non sono state fornite stime precise. Ai container sbarcati direttamente a Livorno dalla compagnia francese, si aggiungeranno poi altre banane biologiche scaricate a La Spezia (porto scalato dai servizi di MSC precedentemente menzionati) e trasportate fino al Livorno Reefer Terminal via camion.

# FuoriMuro conquista Spinelli e (forse) Logtainer

FuoriMuro, la società che dal 2010 si occupa delle manovre ferroviarie all'interno del porto di Genova, ha annunciato l'ingresso nel capitale del Gruppo Spinelli attraverso la società Spinelli Srl, che controllerà il 30% della compagine. Questo ingresso è propedeutico all'operazione che a breve porterà il capitale sociale di FuoriMuro da 90 mila a 1 milione di euro in vista dei nuovi investimenti per l'acquisto di due locomotori già ordinati a Siemens (*S2S n.3/2012*). Queste macchine verranno impiegate per servire sia i traffici con Rivalta che i nuovi collegamenti per il Gruppo Spinelli con la Lombardia, il Veneto e l'Emilia dal momento che FuoriMuro entro l'estate otterrà il certificato di sicurezza, diventando a tutti gli effetti impresa ferroviaria abilitata a operare anche al di fuori della cinta portuale genovese. Con l'ingresso di Spinelli al 30% scende al 10% la partecipazione della Compagnia Pietro Chiesa, mentre rimangono al 30% Rivalta Terminal Europa (società partecipata da Gavio e Fagioli) e l'accoppiata InRail e Tenor (due realtà aziendali riconducibili all'amministratore delegato Guido Porta), con il 15% ciascuna. FuoriMuro si è detta comunque aperta all'ingresso di nuovi partner interessati. Che si sono già palesati visto che Logtainer, tramite Luigi Negri, presidente della finanziaria GIP che la controlla, si dice disponibile a riprendere il progetto esaminato tempo fa. "Come sicuramente molti ricordano, la società Logtainer di proprietà di GIP – Gruppo Investimenti Portuali aveva a suo tempo analizzato la possibilità di entrare nella società FuoriMuro, ma, dopo un'attenta analisi, aveva pensato che l'ingresso in detta azienda non corrispondesse alle proprie esigenze". Ora però molte cose sono cambiate. "Sembra tuttavia – prosegue Negri - che adesso gli interessi di FuoriMuro stiano evolvendo e che si stia orientando a diventare impresa ferroviaria soprattutto oltre i confini genovesi, e pare che allo stesso tempo molte condizioni siano cambiate e/o siano state superate. Forse potrebbe essere arrivato il momento per Logtainer di riconsiderare le sue precedenti posizioni se e qualora i soci (di GIP, ndr) lo ritenessero opportuno". Si dichiara invece non interessata a entrare in FuoriMuro la Ignazio Messina & C., che, in passato, aveva già ottenuto la licenza ferroviaria, nel frattempo sospesa perché non si era proceduto con il certificato di sicurezza nei tempi previsti. "Non abbiamo interesse a entrare in FuoriMuro, in quanto abbiamo altri progetti in merito" ha spiegato l'amministratore delegato Ignazio Messina. "Siamo e rimaniamo interessati anche alle manovre ferroviarie, ma, almeno per ora, a Genova abbiamo trovato una sorta di equilibrio con FuoriMuro, anche se il costo delle manovre portuali rimane sempre molto elevato rispetto a quello che dovrebbe essere". Seppur non formalmente, anche Terminal San Giorgio si può dire sia già della partita FuoriMuro, perché il Gruppo Gavio controlla contemporaneamente la maggioranza del terminal e il 50% di Rivalta Terminal Europa, che a sua volta detiene il 30% dell'impresa ferroviaria. Nelle scorse settimane, intanto, l'Autorità Portuale di Genova ha fatto partire i lavori per la realizzazione del raccordo ferroviario interno sulla banchina di Terminal San Giorgio. In questo modo potranno essere rispettati gli impegni presi con l'Unione Europea che ha promosso e finanziato il progetto Tiger, grazie al quale, dal prossimo autunno dovrebbe partire un innovativo servizio di navettamento ferroviario tra il porto di Genova e Rivalta.

## Brindisi svuota le sue banchine e rinuncia ai passeggeri

Non vi sono più traghetti per passeggeri e per autoveicoli in partenza dal porto di Brindisi. È questa l'amara constatazione che emerge dopo la sospensione, per motivi diversi, dei servizi di collegamento regolare per Grecia ed Albania occorsa nei giorni scorsi, sicché nessun ferry fa più la spola tra le due rive dell'Adriatico. Tre compagnie di navigazione sono dunque al palo – due per scelta volontaria, la terza per l'azione cautelare di un creditore – con la conseguenza che il terminal di Costa Morena è attualmente privo di ogni traffico. Ha cominciato la Endeavor Line, compagnia greca che effettuava l'ultimo collegamento superstite con la Grecia (da Brindisi la nave Ionian Queen era attiva nei collegamenti con Patrasso, Igoumenitsa e - con scali estivi - Corfù e Cefalonia, *S2S n. 9/2011*), stoppata dal proprio agente marittimo Massimo Sciscio, titolare di Discovery Srl, il quale lamentava il pagamento di un consistente ammontare di crediti a suo favore (che l'agente brindisino non ha voluto rivelare). L'ultimo collegamento tra Brindisi e la Grecia è sospeso in attesa che l'armatore saldi i debiti accumulati negli ultimi mesi, a causa della crisi economica nel suo Paese, ma non solo. Poco dopo ci hanno pensato Agoudimos Line e Red Star Ferries, entrambe impegnate nel collegamento giornaliero con il porto di Valona in Albania – rispettivamente con la Ionian Spirit e la Red Star I - ad astenersi dal servizio proclamando un'inedita 'serrata' per protestare contro le non favorevoli condizioni operative in cui versa lo scalo salentino. Laconico, nel confermare lo stato di *alt!*, Massimo Prudentino di Eurobulk Srl, agente di Red Star Ferries: "La notizia è confermata. Le navi sono in stato di sciopero nei confronti dell'operato dell'Autorità Portuale di Brindisi". Dunque è proprio l'ente amministrativo dello scalo brindisino, e segnatamente il suo ineffabile presidente greco Hercules Haralambides, finora messi in mostra soprattutto per le sue assenze nei momenti cruciali e per le difficoltà a dialogare (non solo in lingua italiana) con il territorio, ad essere ritenuto il vero colpevole del crollo dell'unico traffico solido su cui storicamente Brindisi – durata lo 'spazio di un mattino' la 'farfalla' delle crociere – poteva contare. Un Chairman che invero non sembra molto preoccupato della terra bruciata che sta seminando intorno allo scalo che presiede ormai da un anno, scivolato sempre più in basso a livello di traffici. La protesta degli agenti marittimi brindisini, rappresentanti delle compagnie di navigazione, da quanto si intuisce – nessuno sembra particolarmente smanioso di far sapere, quantomeno ai 'forestieri', che il porto di Brindisi attualmente è una vera polveriera – verte su alcuni fattori essenziali: l'assenza di servizi ausiliari a Costa Morena – ma anche il Terminal di Levante di Punta delle Terrare verrebbe utilizzato per uno scopo non *core* - e i costi elevati per l'ormeggio. Una sorta di beffa quest'ultima considerando che pochi mesi fa gli operatori dei traghetti avevano chiesto ed ottenuto il trasferimento del capolinea dal porto interno a Costa Morena per evitare i costi dei rimorchiatori, azione che era stata il primo atto posto in essere dallo stesso Haralambides. Per altro - sussurra qualche malalingua - chi predica bene, come sovente accade, non razzola altrettanto bene: alcuni di questi agenti marittimi sarebbero a loro volta debitori della Port Authority, non avendo versato il diritto fisso stabilito per ogni passeggero e veicolo movimentato. Dal loro canto gli operatori portuali brindisini, con la Commissione raccomandatori marittimi e il presidente della Camera di commercio, pare abbiano cercato – ma senza successo - un incontro per l'esame e la risoluzione della situazione con il presidente dell'Autorità Portuale Haralambides. Dunque sono lontani anni luce i fasti di quanto il porto salentino superava ampiamente la quota di 1 milione di passeggeri; un record peraltro realizzato non fisiologicamente, ma quando a metà anni Novanta Brindisi era di fatto l'unico *gate* per i collegamenti con la Grecia, stante la guerra civile nella ex-Jugoslavia. Anche sull'Albania gli errori commessi nella gestione partono da lontano, ben prima dell'attuale gestione greca della Port Authority. La linea con il porto di Durazzo, oggi appannaggio di Bari, venne istituita per primo proprio da Brindisi, finché quel servizio, causa gli alti costi operativi ed i lunghi i tempi di imbarco, venne perso a favore del capoluogo di regione (che così gode di un traffico da 800.000 passeggeri l'anno) dirottandosi sulla seconda scelta di Valona, meno sviluppata.

## Gavio pronto a investire ancora a Trieste

Il Terminal Frutta di Trieste, società controllata dal Gruppo Gavio, ha presentato alla locale Autorità Portuale un progetto per la realizzazione di un nuovo magazzino frigorifero totalmente automatizzato da circa 5.000 mq. “Sorgerebbe su aree limitrofe a quelle attualmente in concessione al Terminal Frutta e richiederebbe un investimento di circa 7,5 milioni di euro” conferma il presidente del terminal James Pingani. “Se entro l’estate ci verranno rilasciate le necessaria autorizzazioni, il nuovo magazzino potrebbe essere pronto nel giro di un anno”. Il polo del freddo nello scalo giuliano sembra stia funzionando bene: il Terminal Frutta operativo al Molo V ha movimentato nel 2011 circa 70.000 tonnellate di prodotti ortofrutticoli cui vanno aggiunte altre 50.000 tonnellate in container sbarcate al Trieste Marine Terminal. La merce viene depositata in diversi magazzini frigo sparsi per la regione, ma diventa sempre più necessario un nuovo spazio frigo interno al porto. Sempre nello scalo giuliano il Gruppo Gavio è azionista di maggioranza relative, con il 42%, del General Cargo Terminal, che sorge sullo Scalo Legnami e che a breve potrebbe mettere in piedi, in partnership con le ferrovie austriache Rail Cargo Austria, un collegamento settimanale da Trieste verso Austria e Centro Europa (*S2S n.3 e 4/2012*). Anche in questo terminal, dedicato soprattutto ai traffici di legname e metalli, i numeri sono in crescita: le tonnellate di merce movimentata erano 128.000 nel secondo semestre del 2009, sono salite a 236.000 nel 2010 per diventare 318.000 nel 2011. Nei giorni scorsi è anche iniziata ufficialmente l’avventura di Beniamino Gavio nel business della nautica con il passaggio di proprietà ufficiale della Baglietto (inclusi i cantieri di Pisa) al gruppo Gavio per 18,5 milioni di euro. “Con questa firma (dell’atto di sottomissione per il rilascio della concessione demaniale) - ha dichiarato il presidente dell’Autorità Portuale di La Spezia, Lorenzo Forcieri - il cantiere è nelle piene condizioni di poter riprendere l’attività, attuando l’importante piano industriale che è stato presentato dall’impresa e approvato dall’Autorità Portuale”. Si pone così fine a una vicenda lunga e complessa, che ha messo fortemente a rischio la sopravvivenza di un importante marchio del Made in Italy e il posto di lavoro di decine di persone. “Adesso - ha aggiunto Forcieri - pur in un momento di crisi generale e del settore in particolare, la solidità della proprietà e la forza del progetto industriale saranno in grado di dare al cantiere, al prestigioso marchio Baglietto, a tutti i tecnici e ai lavoratori, una concreta prospettiva per il futuro”.

## Grimaldi dà l'assalto all'altra Creta e difende l'economia di Malta

Grimaldi Napoli ha confermato la notizia diffusa dall'autorevole *Lloyd's List* che la sua società controllata greca Minoan Lines è decisa a mettere due traghetti su una rotta domestica ellenica in diretta concorrenza con ANEK Lines, dopo che la sua richiesta di servizio, attualmente al vaglio, sarà approvata dal Ministero greco della Sviluppo, Competitività e Shipping. Secondo l'indiscrezione pubblicata sul quotidiano internazionale, le due navi gemelle (costruite rispettivamente nel 2002 e 2011) Europa Palace ed Olympia Palace a partire dal 1° aprile saranno assegnate alla rotta che collega Pireo con Chania, nell'isola di Creta, porto tradizionalmente servito quasi in esclusiva dal maggior rivale ANEK – che tra l'altro ha proprio sede nel porto cretese - in una sorta di tacito monopolio. Tuttavia, se la mossa avrà effettivamente luogo, Minoan 'rischia' di avere speranze di successo sicuramente più elevate, visto che ANEK su questa linea utilizza due traghetti più vetusti: il Lato, costruito nel 1975, e l'Elyros del 1998. Le due navi sono fra l'altro gemelle della Knossos Palace e Festos Palace, che già operano la Pireo-Heraklion. Viceversa nel caso in cui gli slots richiesti non venissero concessi a Minoan - che pure ha il proprio quartier generale a Creta, anche se all'altro porto di Heraklion - la controllante Grimaldi sarebbe già pronta a portare il caso al Garante della Concorrenza dell'Unione europea. Frattanto per ottenere il consenso anche pubblico, Minoan ha iniziato a fare pubblicità alla nuova linea puntando sul fatto che questa mossa importante creerebbe per i greci tanti posti di lavoro a bordo ed a terra - argomento molto sensibile in tempi di grave recessione – permetterebbe di incrementare il traffico turistico a Creta e di creare condizioni di mercato più competitive sulla rotta, a beneficio di tutti i consumatori. Fino ad ora le due navi in predicato di cambiare *trade* hanno operato lungo la rotta Italia-Grecia in Adriatico collegando Ancona e Venezia a Patrasso e Igoumenitsa. Al momento l'Europa Palace sta ancora operando sulla tratta da Venezia, mentre l'Olympia Palace è ferma all'ormeggio al Pireo. A latere degli aspetti commerciali di questa iniziativa di mercato, naturalmente è montata un po' di 'dietrologia' circa l'inattesa mossa strategica. Secondo i soliti 'bene informati', con questa perentoria iniziativa i fratelli Grimaldi si prenderebbero una piccola rivincita - posto che ciò sia necessario - contro l'ex 'partner forzoso' titolare di ANEK, lo spericolato armatore Ioannis Vardinoyannis. Infatti nel 2007 l'armatore di Napoli, per una situazione legata ad alcuni passaggi societari, è stato per un breve tempo azionista di minoranza di ANEK prima di riuscire a scambiare la sua quota con analoga quota di minoranza di ANEK nella Minoan. Tra l'altro questo accordo ha preparato il terreno per l'offerta pubblica di acquisto completata da parte di Grimaldi nei confronti di Minoan nel 2008. E nel 2009 ANEK ha sottoscritto un accordo per l'acquisizione di una quota di minoranza di cui disponeva Minoan in Hellenic Seaways, prima che il prezzo di queste azioni - da versare in tranches - cambiasse radicalmente nel 2010, lasciando a Grimaldi una partecipazione di maggioranza in Hellenic Seaways. Secondo la stampa inglese attualmente ANEK sarebbe ancora debitore per ben 13 milioni di Euro nei confronti di Hellenic Seaways per il noleggio di alcune sue navi non saldato; ma l'eventualità dell'arresto di navi ANEK a sostegno della rivendicazione del credito vantato da Hellenic Seaways sarebbe peraltro stata definitivamente scartata dall'armatore italiano.

## **"Il porto volano economico per la Regione"**

CIVITAVECCHIA - “Il porto di Civitavecchia: porto di Roma. Il ruolo dell’Autorità Portuale, delle istituzioni e delle parti sociali per lo sviluppo economico e produttivo del territorio”. Questo il tema dell’interessante convegno promosso dai Lions Club Civitavecchia Santa Marinella Host. «Un appuntamento - ha spiegato il presidente Franco Papa - per fare il punto sulla situazione attuale, per sottolineare l’importanza di una realtà come quella portuale per lo sviluppo della città, del territorio e della regione. In questo contesto è indispensabile l’attenzione sulle infrastrutture, necessarie per rilanciare lo scalo». Presente all’incontro anche il sindaco Giovanni Moscherini, che ha ribadito come il porto, il mare e la logistica «sono oggi più che mai - ha spiegato - l’unica vera fonte di lavoro per le nuove generazioni». E come spiegato già nei giorni scorsi, è stato il presidente dell’Autorità Portuale Pasqualino Monti a ribadire come il network portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta può rappresentere un volano per lo sviluppo economico del Lazio. Il comandante della Capitaneria di Porto Fedele Nitrella ha quindi giudicato indispensabile, in quest’ottica, la sinergia tra i diversi enti, dall’Authority al Comune fino alla regione, con la collaborazione di tutte le realtà portuali.

## **Livorno, il giallo delle crociere**

Livorno - **E' giallo sulla partenza della stagione crocieristica a Livorno.** I sindacati di categoria Fisascat-Cisl e Uiltucs hanno lanciato l'allarme, sulla stampa locale, avvertendo che, senza la realizzazione dell'accosto previsto al terminal Alto Fondale, la compagnia partenopea Msc potrebbe lasciare lo scalo labronico e dirottare altrove le sue grandi navi da 300 metri. Dal canto suo Roberto Piccini, presidente di Porto Livorno 2000, ossia la società che gestisce il terminal passeggeri dello scalo, getta acqua sul fuoco e, pur ammettendo che ci sia stato un rallentamento, assicura che i lavori stanno per partire. Anche il presidente dell'Autorità portuale, Giuliano Gallanti, è tranquillo: "Abbiamo già dato la possibilità di cominciare i lavori, abbiamo dato l'autorizzazione ieri".

**La compagnia guidata da Gianluigi Aponte, contattata ieri dall'Avvisatore Marittimo,** non ha però voluto né confermare né smentire i timori dei sindacati. E' un silenzio che potrebbe nascondere ancora qualche dubbio oppure solamente la riservatezza della compagnia. "Da Msc non abbiamo ricevuto nessun messaggio", afferma Piccini. Secondo Alberto Faccendoni della Fisascat, sentito dal "Tirreno", esiste il rischio che Msc perda la pazienza e lasci Livorno per altri porti vicini, come Carrara o La Spezia. Una disdetta, in un periodo già di crisi come questo. Fabio Bicchierini della Uiltucs sottolinea che la nave che dovrebbe arrivare, la "Msc Orchestra", avrebbe come ricaduta diretta la creazione di 25 posti di lavoro in più, a cui si aggiungerebbe l'indotto in città.

**La "Orchestra", lunga 294 metri, può ospitare 2.550 passeggeri.** Ma Msc sta ancora ingrandendo la propria flotta e, ad esempio, la nuova nata "Msc Divina", che verrà consegnata esattamente fra cento giorni dai cantieri francesi di Saint Nazaire, sarà lunga 333 metri per 4.360 passeggeri di capacità. Livorno è uno dei maggiori porti da crociere italiani, grazie alla vicinanza con Firenze e le città d'arte toscane, e sta cercando di risolvere la mancanza di un accosto fisso per queste grandi navi. Adesso si è trovata la soluzione al terminal Alto Fondale, finora gestito dalla Compagnia Portuale per la movimentazione di cellulosa. La concessione è scaduta lo scorso 31 dicembre e non è stata rinnovata. Ne è seguito un braccio di ferro fra la società e l'Autorità portuale che è stato risolto solamente da un accordo raggiunto nei giorni scorsi.

**Da questo accordo intende partire Piccini, che ricorda come, nonostante le difficoltà,** il 2011 si sia chiuso per Livorno con 982.000 passeggeri. Nel 2012 si punta a superare il milione, grazie anche all'intenzione di Msc di mettere una nave più grande rispetto al passato, appunto la "Orchestra". Ma occorre che le navi possano accostare. "Abbiamo raggiunto l'accordo - assicura Piccini - con il concessionario uscente (la Compagnia Portuale, ndr) e con l'Autorità portuale, da lunedì abbiamo la disponibilità dell'area. Dobbiamo ristrutturare un magazzino utilizzato finora per le merci, che verrà adibito a terminal per i passeggeri, e la banchina prospiciente".

**Si riuscirà a essere pronti in tempo? "Si tratta di un intervento primario,** che ci consentirà di cominciare la stagione ai primi di aprile. Successivamente completeremo l'opera, realizzando anche un secondo piano del terminal e gli accessi diretti alla nave. Intanto però potremo già accogliere le navi da 300 metri. I lavori andranno in progressione Livorno, oltre a Msc, arrivano anche gli altri grandi operatori mondiali, come Carnival e Royal Caribbean. Piccini non teme l'effetto "Costa Concordia", cioè una diminuzione delle presenze: "Abbiamo calcolato che nel 2012 verrà superata la soglia del milione di passeggeri.

**Il terminal punta sempre più sulla sicurezza dei passeggeri**, abbiamo investito in formazione per il personale in caso di incidenti, le procedure di imbarco e sbarco sono precise, abbiamo adottato degli shuttle bus per portare i passeggeri sotto bordo, le banchine sono vigilate e videosorvegliate”. La nuova zonizzazione del porto è stata presentata da Gallanti già a luglio. Come mai oggi allarme dei sindacati? “Perché - spiega Piccini - c’era stato un rallentamento, mancava l’accordo della Compagnia. Adesso c’è l’assenso di tutti e la zonizzazione sarà approvata a marzo dal prossimo Comitato portuale”.

**Alberto Ghiara**

# Export in cerca di promozione

di **Beniamino Quinteri**

**D**a qualche tempo a questa parte le poche buone notizie per l'economia italiana provengono dal commercio estero. Le esportazioni italiane continuano a mostrare un andamento più che soddisfacente, con tassi di crescita spesso a doppia cifra, in un contesto caratterizzato da una sostanziale staticità della produttività e da un peggioramento complessivo della competitività.

Ma cosa si nasconde dietro le buone performance delle nostre imprese sui mercati internazionali? In primo luogo - come è stato già evidenziato in molte occasioni -, la dinamica positiva dell'export italiano è il frutto di processi di ristrutturazione che hanno dato luogo a un miglioramento qualitativo dei prodotti, che ha permesso alle imprese italiane di sottrarsi, almeno parzialmente, all'insostenibile concorrenza di prezzo da parte dei Paesi di nuova industrializzazione.

Ma c'è anche un secondo elemento caratteristico del processo di ristrutturazione che negli ultimi anni ha interessato la realtà industriale italiana ed è costituito dal marcato incremento nel numero di mercati di sbocco dei nostri prodotti.

La ricerca dei mercati in espansione e di segmenti della domanda meno elastici al prezzo ha contribuito in modo deciso ad accelerare il percorso di diversificazione dei mercati di destinazione.

Dall'analisi dei flussi commerciali diretti all'estero si evidenzia per l'Italia, durante il periodo 1992-2010, un netto miglioramento in termini di differenziazione dei mercati di destinazione dell'export (vedi grafico), sia in termini assoluti sia relativamente alle altre economie avanzate.

Ordinando i Paesi (Gran Bretagna, Francia, Germania, Italia e Stati Uniti) in relazione al loro grado di diversificazione geografica si nota come l'Italia nel 1992 registrasse il più basso indice di diversificazione; in appena dieci anni, però, a partire dal 2000,

l'Italia ha recuperato il ritardo con gli altri Paesi, rimanendo seconda solo alla Germania.

La dinamica positiva registrata in termini assoluti viene ulteriormente rafforzata se si guarda al tasso di variazione percentuale dell'indice stesso: la performance italiana, in questo caso, risulta di gran lunga la migliore rispetto agli altri Paesi.

L'aumento tendenziale della nostra diversificazione geografica non sembra essere dunque una mera conseguenza della crescente integrazione economica internazionale, ma può piuttosto essere interpretato come il segnale di un generale miglioramento del posizionamento internazionale dell'export italiano: per Paesi come gli Stati Uniti e il Regno Unito, infatti, lo

stesso indicatore rimane sostanzialmente invariato negli anni considerati.

La conquista di posizioni di maggior rilevanza sui nuovi mercati andrà perseguita con ancora maggior forza nei prossimi anni, in ragione del progressivo spostamento del baricentro del commercio internazionale dai Paesi industrializzati verso quelli emergenti.

Si consideri, in particolare, che l'Unione europea, principale mercato di sbocco delle esportazioni italiane, registra tassi di crescita molto più contenuti rispetto al resto del mondo (nel periodo 2001-2011 il tasso medio di crescita dell'area Ue è risultato pari all'1,5% contro il quasi 4% dell'economia mondiale e all'8,5% dell'Asia) e sta progressivamente perdendo peso sull'import complessivo di prodotti, essendo passata dal 39% del totale nel 2001 al 33% nel 2011, mentre nello stesso periodo l'Asia ha incrementato il suo *share* di quasi dieci punti percentuali.

In quest'ottica assumono sempre maggiore importanza le politiche di promozione commerciale. Le maggiori distanze fisiche e culturali, infatti, e la crescita di mercati nuovi e meno esplorati generano costi di informazione che solo un'efficace azione di promozione e di assistenza alle imprese può contribuire a ridurre.

Nei nuovi mercati, inoltre, si rendono necessarie azioni di marketing e di valorizzazione delle caratteristiche e delle qualità dei prodotti nazionali che, alla luce dell'elevata frammentazione del sistema produttivo italiano, possono essere garantite solo da un'intensa attività di promozione del *Made in Italy*.

La necessità di politiche commerciali attive risulta, perciò, ancora maggiore in Italia, dove il peso delle piccole e medie imprese nel sistema produttivo nazionale è di molto superiore rispetto agli altri Paesi industrializzati. Le imprese più grandi, infatti, hanno economie di scala e risorse sufficienti per sostenere autonomamente le attività che i processi di internazionalizzazione oggi richiedono.