

RASSEGNA STAMPA 24 LUGLIO 2012

Fonte:



Porto più veloce grazie alla tecnologia

Genova - Quello che sorprende di più nel progetto Genoa Fast Corridor (Gfc), che sta migliorando i collegamenti ferroviari fra il porto di Genova e il suo retroporto, è il rapporto fra costi e benefici. Con un investimento di 11 milioni di euro si sono ridotti del 20% i tempi di inoltro da banchina della merce che viaggia via treno. E si è solamente a metà della sperimentazione, che durerà ancora fino alla fine del 2013.

«Abbiamo contato - spiega Maurizio Anselmo (foto) , amministratore delegato di Terminal San Giorgio e responsabile del progetto Gfc - quindici colli di bottiglia e abbiamo lavorato su poco più della metà. Si può arrivare a livelli di analisi ancora più sofisticati. Ad esempio si introdurrà il segnalamento elettronico nei raccordi ferroviari, che permetterà di raddoppiare il numero di treni che possono partire dal porto di Genova, rispetto all'attuale sistema». Genoa Fast Corridor è uno dei quattro progetti finanziati dall'Unione europea nel quadro del programma Tiger. Si tratta di un finanziamento contenuto, circa 9 milioni complessivamente, di cui 2,5 diretti a Genova. Non è infatti un programma infrastrutturale, come le reti Ten, ma di un bando, inserito nel settimo programma quadro rivolto alla ricerca e sviluppo. Eppure i risultati in termini di efficienza che si stanno ottenendo sono paragonabili a quelli della realizzazione di grandi infrastrutture.

Una delle innovazioni introdotte è l'applicazione di sigilli elettronici ai container. Si tratta di strumenti che la legislazione internazionale post-11 settembre renderà presto obbligatori in tutto il mondo per motivi di security, ma che il Gfc anticipa perché consentono anche una maggiore efficienza. I dati di carico vengono inseriti alla partenza nel microchip del sigillo, che comunica a distanza con gli organi di controllo, permettendo di anticipare e velocizzare le operazioni di verifica e di svincolare rapidamente i container sicuri. Un'altra è l'integrazione fra il sistema di gestione dei flussi ferroviari e quello doganale. «L'Agenzia delle dogane - dice Anselmo - crede in Tiger e ha collaborato fattivamente con noi».

Al bando hanno partecipato come soci privati il terminal San Giorgio, concessionario di un'area nell'ex Multipurpose, e il Rivalta terminal Europa, entrambi controllati dal gruppo Gavio. Sono loro che hanno aggiunto ai 2,5 milioni europei la differenza per coprire gli 11 milioni del progetto: denaro speso soprattutto per progettazione e software. I soggetti pubblici coinvolti sono l'Autorità portuale di Genova e la Regione Liguria, interessate a diffondere il know-how prodotto da questa sperimentazione rispettivamente agli altri terminal genovesi e a tutti i porti liguri. «Questo progetto - spiega Riccardo Mollo, dirigente del settore Progetti infrastrutturali, porti e logistica della Regione Liguria - è considerato in linea con le strategie della Regione. L'obiettivo è utilizzare al massimo le strutture esistenti, potenziando il versante tecnologico. Ciò permette di velocizzare le connessioni fra porto e retroporto, minimizzando i tempi e i costi e dimostrando che è conveniente fare il navettamento della merce. Se il sistema del trasporto merci via ferrovia funziona, avrà senso dotarsi anche di nuove infrastrutture fisiche, come il terzo valico».

«In Nord Europa - afferma ancora Anselmo - il transito avviene in ore o al massimo in pochi giorni. In Italia 5 o 6 giorni è già un risultato positivo, c'è chi ha sperimentato attese anche di decine di giorni». Qual è l'obiettivo di Gfc? «Evacuare la merce dalle banchine con l'utilizzo massiccio di treni navetta, utilizzando il terminal di Rivalta per rilanciare poi la merce verso la destinazione finale, non solamente in Italia, ma anche in Europa centrale. Oggi al contrario circa 1,5 milioni di teu italiani transitano per porti non italiani». È il solito problema degli Appennini difficile da

superare: «Per entrare nel cuore dell'Europa occorrono treni più lunghi di quelli che, per limiti di peso, si possono formare a Genova. I sistemi che sperimentiamo consentono di passare da nave a terminal interno come se non ci fosse rottura di carico, da Rivalta poi possono partire treni di 600 metri, competitivi con il resto d'Europa».

ALBERTO GHIARA

PORTO DI GENOVA

Bettolo niente ricorso dell'Authority

GENOVA. Il porto di Genova va verso la riconferma della concessione del nuovo terminal di Bettolo al tandem Msc-Luigi Negri. Ieri infatti, in Comitato portuale, il presidente dell'Authority Luigi Merlo ha spiegato che, su parere dell'Avvocatura di Stato, l'ente rinuncia a fare ricorso al Consiglio di Stato rispetto alla recente sentenza del Tar che "restituiva" il terminal a Msc-Negri. Sarà ora il Comitato portuale a dover adottare la nuova delibera che definisce i termini della concessione. Il terminal, a regime, dovrebbe movimentare 800mila teu l'anno in sinergia con il vicino Sech.

Il punto franco si può spostare

Trieste - Il punto franco del Porto di Trieste può essere spostato, in tutte le aree portuali e retro portuali ma anche industriali. Lo ha stabilito, con voto unanime, la Commissione Affari Esteri della Camera e, nel Salotto Azzurro del municipio di Trieste, ad illustrare i contenuti del testo redatto dall'Ufficio del Contenzioso Diplomatico della Farnesina, sono stati i parlamentari triestini Roberto Antonione (Pdl), Roberto Menia (Fli) ed Ettore Rosato (Pd), assieme al sindaco del capoluogo giuliano Roberto Cosolini. Una volontà politica trasversale, quella di accelerare su recupero, valorizzazione e ricongiunzione del Porto vecchio con la sua città.

«Ora – afferma il primo cittadino - va sciolto il nodo rappresentato dalla possibilità di spostare il regime di punto franco, nato a sostegno delle funzioni del porto di Trieste ma limitativo per la rigenerazione urbana. Va tolto laddove rischia di essere un ostacolo». «Il pronunciamento istituzionale c'è stato e ha un peso» ammette poi, ringraziando in nome della città i tre parlamentari presenti. A mettere subito in evidenza l'aspetto politico è l'on. Antonione: «Finalmente condividiamo un percorso per fare chiarezza su un tema che in passato ha visto soltanto scontri. Ora è necessario conoscere i limiti giuridici entro i quali possiamo lavorare per interfacciarci con gli interlocutori giusti». «Il metodo di lavoro del sindaco Cosolini è buono – riconosce Antonione – e potrebbe dare buoni frutti. Con Menia e Rosato continueremo ad essere partecipi delle scelte strategiche per consentire a quell'area di diventare una risorsa straordinaria della città». «Il prossimo passo sarà quello di proporre la sua sdemanializzazione» aggiunge sottolineando che, a suo avviso, «la competenza specifica dell'area deve appartenere al Comune». A confermare che quella della Ferriera di Servola potrebbe essere un'area papabile dove spostare il punto franco è, invece, lo stesso Cosolini, «sì, è tra le varie localizzazioni possibili anche alla luce della necessità di riconvertire la zona». A fargli eco è ancora una volta Antonione, «gran bella idea». La seconda considerazione politica spetta a Menia, «Trieste ha bisogno che le buone energie convergano mentre sul tema riscontro una certa arretratezza proprio nel centrodestra». «Attorno al Magazzino 26 aleggia un'aria di morte – aggiunge – gli interventi spot sono inutili, chi viene da fuori si chiede se siamo pazzi e ha ragione». «Bene il lavoro collegiale messo in piedi da Cosolini – dichiara Rosato – il problema è ora trovare il primo investitore che chiede di usufruire del regime di punto franco in porto vecchio. Cosa che negli ultimi cinquant'anni non è mai successa».

Ed in merito al corposo documento redatto a porte chiuse dall'Autorità portuale, proposto a concessionari ed istituzioni per ottenere dal governo un regime di accise doganali, Cosolini commenta «se qualcuno lavora ad un provvedimento normativo che punta a migliorare lo status di punto franco, nessuno sarà mai contrario». «Iniziamo subito col togliere 300mila metri dal porto vecchio per spostarli – ribadisce - dimostriamo coesione vera lavorando assieme, coinvolgendo anche l'Autorità portuale». Secondo Antonione, «il compito di promuovere lo spostamento del punto franco spetta al Comune». A sostenere che gli alibi vanno tolti anche agli investitori presenti nell'area è Rosato, «l'investitore stesso può chiedere al governo, tramite il prefetto, lo spostamento del punto franco» spiega il deputato del Pd ricordando ai cronisti che «l'ultimo elemento, ancora mancante, è l'approvazione del piano regolatore del porto».

Elisabetta Batic

Rilanciare nostra economia con interventi a costo zero

BARI - Lo sviluppo dell'efficienza logistica e la realizzazione delle infrastrutture sono elementi indispensabili per far crescere il nostro Paese. Questi elementi chiave che hanno guidato a realizzazione del Piano della logistica 2010 - 2020 sono nuovamente emersi nei giorni scorsi durante il convegno dedicato al Mezzogiorno, e più in particolare alla Puglia, che la Consulta per l' autotrasporto e per la logistica, presieduta dall'ex sottosegretario Bartolomeo Giachino, ha organizzato in collaborazione con Uniontrasporti - Unioncamere e che segue di poche settimane quello tenutosi a Torino. "L'Italia al centro degli scambi commerciali del futuro - I trasporti decisivi per la competitività delle nostre esportazioni" è il tema di questa serie di incontri che si rinnoverà nel prossimo appuntamento di Roma fissato giovedì prossimo al centro congressi Cavour a due passi dalla Stazione Termini.

«La difficile situazione del nostro Paese deriva da scelte sbagliate fatte negli ultimi decenni - ha sottolineato il presidente Giachino - al contrario di quanto avvenne a cavallo tra gli anni 50' e 60' quando la classe politica dell'epoca operò con senso pratico portando l'Italia ad essere la nazione Europea con il più alto tasso di crescita».

«Oggi - ha proseguito Giachino - in mancanza di adeguate risorse da investire per riparare i danni arrecati al nostro sistema infrastrutturale quali mancanza di ferrovie, autostrade, porti non adatti alle grandi navi da carico, possiamo però partire da quegli interventi a costo zero in grado di rilanciare la nostra competitività e la nostra economia. Al ministro Passera abbiamo presentato, come Consulta, quattro azioni prioritarie, fra le 51 del Piano della logistica, in grado di rilanciare immediatamente lo sviluppo: sportello unico doganale, distribuzione urbana delle merci, franco fabbrica - franco destino e ritorno a vuoto.

Purtroppo siamo partiti con il piede sbagliato. Due emendamenti riguardanti l'introduzione dello sportello unico doganale, inseriti nel decreto Sviluppo sono stati bocciati. Adesso purtroppo siamo fermi. Ma noi continueremo ad essere di stimolo, a cercare di fare gli avvocati della logistica e per far questo non mancheremo di impegnarci anche alla creazione di un contesto che renda più agevole la formazione dei sistemi logistici facenti capo alle autorità portuali normati dall'articolo 46 del decreto Salva Italia dello scorso Dicembre».

Il convegno aperto con l'introduzione del consigliere della Camera di Commercio, Natale Mariella, anche vice presidente nazionale di Anita, che ha detto che «le aziende ci sono nel barese e nella Bat sono 3.000, occupano 17mila addetti e nonostante la crisi nel 2011 sono risultate in numero superiore rispetto al 2010. Quello che manca, ai diversi livelli in questo comparto, è un effettivo partenariato, che coinvolga operatori ed associazioni per la messa a regime del comparto e un effettivo ammodernamento che ci consenta di raggiungere traguardi di efficienza negli scambi commerciali».

Durante l'incontro sono stati inoltre presentati due studi: uno, curato da Antonello Fontanili direttore tecnico di Uniontrasporti, che mette in relazione le esigenze del sistema economico regionale con l'attuale dotazione infrastrutturale evidenziando il punto di vista del mondo economico e il sistema di monitoraggio infrastrutturale della Puglia attraverso il portale Trail ad esso dedicato. L'altro, curato dal presidente del Comitato scientifico della Consulta, Rocco Giordano, che ha fatto la radiografia del posizionamento del Mezzogiorno e il suo assetto logistico nel processo degli scambi commerciali mediterranei.

Una terza riflessione consegnata alla affollata platea (tra i presenti il presidente dell'Autorità portuale di Bari, Francesco Mariani, e il segretario generale Mario Sommariva, poi il vice presidente di Assiterminal, Vito Totorizzo, e il presidente dell'Interporto di Bari,

Davide De Gennaro) basata su ricerche e dati è stata quella svolta da Alessandro Panaro responsabile Infrastrutture, Finanza pubblica e Public utilities di Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, che ha collaborato, tra gli altri, anche alla stesura del Piano nazionale della logistica.

«La Puglia - ha poi affermato Ercole Incalza, capo struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - può concretamente essere soggetto propulsore, nell'intero Mezzogiorno, nella logistica e nei trasporti di un partenariato pubblico privato completamente nuovo. E può farlo, generando crescita, in virtù delle sue singolarità: capillarità delle attività produttive; per essere sede del secondo impianto siderurgico d'Europa; per la potenzialità di due poli portuali come Brindisi e Taranto; per la vendita di un prodotto turistico ad alto valore aggiunto. Il Governo - ha proseguito Incalza - con la serie di leggi varate ha reso possibile il coinvolgimento di capitali privati. Il project bond è uno strumento che può rendere forte un piano di impresa del sistema pugliese, in cui la componente trasportistica e logistica dimostri che la costruzione di una offerta efficiente non si configuri come un trasferimento a fondo perduto dello Stato o del privato ma è a tutti gli effetti un investimento. Il riferimento potrebbe essere la "società di scopo"». Il concetto di Puglia importante realtà per la logistica nazionale «a patto che vengano portate avanti le semplificazioni di cui c'è bisogno» e «che le Autorità portuali devono diventare in Puglia come nel resto del Paese i motori di questo nuovo scenario economico e trasportistico», esigenze espresse rispettivamente dal presidente di Confindustria Puglia, Angelo Bozzetto, e dal presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, è stato ripreso anche dall'assessore regionale ai Trasporti Guglielmo Minervini. «I porti di Bari, Brindisi e Taranto con le piastre logistiche, il distripark, l'interporto e le connessioni alle reti ferroviarie costituiscono, insieme al nodo dell'Incoronata, i pilastri di un sistema unico e integrato che vogliamo sia connesso al Paese. I tempi biblici dell'alta capacità Bari - Napoli e le distrazioni sul deterioramento della dorsale adriatica non sono più tollerabili». Altro elemento importante emerso nell'incontro è stato senza dubbio quello legato all'accesso alle risorse del fondo delle reti Ten-T, Trans - European Networks Transport. L'utilizzo dei 31,7 miliardi di euro, sbloccati di recente dall'Ue, deve tener conto degli investimenti sostenuti dall'Italia sui Corridoi - oltre 55 miliardi - e quindi sul collegamento Napoli -Bari, Taranto, Lecce, collegamento chiave del corridoio Helsinki - La Valletta (l' ex Corridoio 1) dovranno essere canalizzate delle risorse. In una regione geograficamente privilegiata continua difatti ad andare per la maggiore il trasporto merci su strada che nel 2010 ha visto un consistente aumento delle tonnellate trasportate, la ferrovia è ancora poco competitiva e anche sotto dimensionata rispetto alle necessità di mobilità delle imprese. Gli stessi porti mancano di efficienti collegamenti ferroviari con la linea nazionale.

Più crocieristi o merci nel porto di Livorno?

LIVORNO - La coesistenza in uno stesso porto del traffico commerciale e di quello crocieristico alimenta spesso il dibattito, le polemiche, visti anche i tempi, su quale sia il settore che in futuro potrà offrire meglio opportunità di sviluppo per l'economia locale e non solo. A Livorno ci sono piani di potenziamento dell'attività crocieristica che, come del resto in altri scali italiani, risulta in costante ascesa. Anche Rotterdam sta guardando a questo settore con maggiore attenzione. Allora è giusto puntare forte sul crocierismo? A questa domanda risponde Giuseppe Benedetti, noto spedizioniere doganale, che ritiene l'esempio Rotterdam non coerente visto che ha un porto commerciale senza particolari problemi di ormeggio per le navi mercantili a differenza di Livorno.

«Il fatto che il Piano regolatore preveda accosti riservati alle navi mercantili ed altri alle navi da crociera - scrive Giuseppe Benedetti - al momento sono solo belle parole e buoni propositi che dovranno trovare concreta attuazione.

Nel frattempo - prosegue - prima di sostenere questi progetti che comportano spese rilevanti, occorre a mio avviso considerare quale sia la vera valenza delle due diverse attività.

La crocieristica - ad esempio - all'arrivo della nave prevede innanzitutto la presenza di un operatore portuale che fa da raccomandatario marittimo. Poi l'utilizzo di mezzi di trasporto generalmente appartenenti a pochi soggetti imprenditoriali per il trasferimento dei passeggeri nelle vicine località turistiche e infine la presenza in città di quanti non fanno escursioni, con la necessità di far trovare una città accogliente, con negozi aperti in tutte le ore del giorno per ottenere quei benefici dallo shopping che oggi purtroppo mancano. E' una attività in cui ci sono pochi operatori portuali coinvolti e i proventi generati incidono scarsamente sull'economia del territorio.

Solo la società "Porto 2000" riceve benefici con una quota di circa 5 euro a turista per servizi forniti dalla propria organizzazione. Un fatto questo - osserva Benedetti - che non accelera la privatizzazione della società. Le istituzioni favoriscono questo tipo di sviluppo per l'immagine internazionale che ne deriva, per l'importanza assegnata a Livorno in questo polo. Ma quali sono i benefici che ricadono sulla collettività in termini economici? Sull'altro fronte, quello dei traffici mercantili, l'arrivo di una nave richiede ugualmente la presenza dell'agente raccomandatario. Dopo però per la movimentazione delle merci e dei contenitori sono tanti gli operatori portuali che intervengono con i propri lavoratori, con i loro mezzi meccanici, con le gru a banchina e con transtainers, fork lift, ed altro sui piazzali. Per lo stoccaggio vengono usati magazzini e piazzali e poi i intervengono anche i mezzi di trasporto per l'inoltro di tutte merci verso i destinatari nazionali ed internazionali. Gli operatori portuali e quelli dell'indotto coinvolti sono in numero maggiore di quanto accade nel crocieristico.

Infine non va sottovalutato il fatto che dove ormeggia una nave da crociera non può certamente poi ormeggiare anche un mercantile. In un momento di profonda crisi come è quella attuale è accaduto che navi mercantili fossero dirottate verso altri scali per mancanza di accosti.

Fatte queste considerazioni - prosegue Giuseppe Benedetti - è chiaro quale sia la ricaduta economica delle due attività. E' logico cercare di supportarle entrambe ma voler fare di Livorno un porto principalmente crocieristico a mio parere non è positivo.

Ritengo quindi sia necessario riflettere attentamente sulla questione. Per un effettivo rilancio dell'attività portuale sarebbe opportuno prendere contatti direttamente con le

grandi società armatrici dando loro la possibilità di realizzare e gestire proprie strutture terminalistiche. Non è possibile continuare a concedere o rinnovare concessioni per piazzali ed accosti a soggetti che "scendono" a Livorno solo per proteggere i traffici che hanno avvitato negli scali vicini evitando che compagnie di navigazione concorrenti possano insediarsi nel porto di Livorno. Si dice che è necessario un cambiamento - conclude Giuseppe Benedetti - ma esso deve essere fatto a 360° senza veder proseguire il "valzer" dei soliti soggetti che continuano a lavorare solo nel loro esclusivo interesse. Il porto di Livorno è un bene, una potenzialità, dei livornesi che non devono essere emarginati».

La compagnia Tirrenia «trasferita» alla Cin

ROMA - Dopo quattro anni di "stop and go" è arrivata in porto la privatizzazione di Tirrenia. La firma del passaggio dell'ex "Alitalia dei mari" alla Compagnia italiana di navigazione (Cin), mette fine a un lungo processo per la vendita della compagnia marittima. Cin è quindi diventata pienamente operativa e il presidente e amministratore delegato Ettore Morace assicura che non ci sarà nessuna sospensione del servizio e che da subito si lavorerà per garantire i collegamenti, attraverso il rinnovo della flotta e una riorganizzazione dell'azienda che non prevede tagli ma anzi assunzioni. Dal punto di vista formale prima è stata siglata la convenzione tra Cin e il Ministero delle Infrastrutture e poche ore dopo è stato firmato il passaggio della compagnia dalle mani del commissario straordinario Giancarlo D'Andrea a Cin. Due atti che hanno suggellato un'operazione durata un paio d'anni e che un mese fa ha superato l'ultimo ostacolo, il via libera condizionato dell'Antitrust. La privatizzazione di Tirrenia è iniziata con il via libera del Consiglio dei ministri nel Novembre del 2008. Da allora si è proceduto alla cessione delle controllate regionali alle Regioni e nel 2010 Fintecna ha prima assegnato la vendita a Mediterranea Holding per poi subito dopo annullare la privatizzazione. Nel 2010, dopo la dichiarazione dello stato di insolvenza della compagnia, la privatizzazione è stata affidata al commissario straordinario Giancarlo D'Andrea. Il ministero dello Sviluppo ha dato l'ok a Cin nel Maggio dello scorso anno. Poi i dubbi dell'Antitrust Ue hanno portato la compagnia a modificare la compagine azionaria. Poi un mese fa il già ricordato via libera condizionato dell'Autorità garante italiana. «Da oggi ci mettiamo a lavorare per garantire i collegamenti in convenzione con un programma di rinnovamento della flotta e una riorganizzazione aziendale che porterà benefici per tutti», ha affermato il presidente Ettore Morace, assicurando che non ci saranno problemi per i passeggeri perché «non ci sarà alcuna sospensione del servizio» e non ci sarà «nessun taglio del personale, anzi già oggi sono state assunte le prime due persone e ce ne saranno altre. La riorganizzazione - ha aggiunto - riguarderà flotta e personale di bordo». L'acquisizione del marchio Tirrenia, della flotta composta da 18 navi e delle partecipazioni in società del settore marittimo vale 380 milioni di euro, fa sapere Cin, precisando che fin da queste notti verrà assicurato il collegamento con le Isole sulla base della nuova Convenzione. Il ministero dello Sviluppo e quello delle Infrastrutture assicurano che continueranno a seguire con grande attenzione gli approfondimenti in corso e che il percorso individuato dai due dicasteri garantisce la continuità territoriale con le isole maggiori e tutela i livelli occupazionali. Tanti e diversi i commenti riguardo alla firma. Tirrenia «non poteva continuare in quel modo, era in perdita da tempo, era un'Alitalia che viaggiava sul mare» ha detto segretario generale della Cisl, Raffaele Bonanni, mentre il deputato del Pdl, Mauro Pili, ha affermato che «l'operazione Tirrenia è quanto di più illecito si potesse compiere ai danni della Sardegna e dei sardi. Si tratta di un atto scellerato che viola tutti i principi di trasparenza, di concorrenza e cancella il più elementare diritto alla mobilità. E' la più grave elargizione di denaro pubblico senza alcuna giustificazione in dispregio di ogni regola. Tutto questo avviene con la

complicità del Governo più lobbysta della storia repubblicana e di un'Authority della concorrenza incapace di tutelare i diritti di un'isola sul mercato dei trasporti». Di diverso parere il collega di partito ed ex ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli. «La privatizzazione di Tirrenia è un successo del governo Berlusconi e siamo lieti che il complesso e difficile iter si sia concluso felicemente, dopo che l'avvio era stato dato nel Novembre 2008. Insieme con Alitalia, Tirrenia era un asset pubblico in perdita che non poteva più reggere e per questo il governo di cui mi onoro di aver fatto parte decise di venderla al miglior offerente con la clausola della salvaguardia del personale e, nel caso di Tirrenia, anche del mantenimento dei collegamenti marittimi essenziali con le isole. Diamo atto all'attuale governo di aver agito bene per finalizzare quanto il precedente governo aveva impostato e ringraziamo quanti, come il commissario straordinario Giancarlo D'Andrea, si sono adoperati per il successo della privatizzazione».

Formato il nuovo Cda della Cpl livornese

LIVORNO - Enzo Raugei è stato riconfermato presidente della Compagnia portuale di Livorno. A deciderlo è stato il nuovo consiglio d' amministrazione subito riunito al termine della seconda tornata elettorale conclusasi nei giorni scorsi che ha sancito l'entrata nel consiglio di amministrazione dei consiglieri uscenti Marco Dalli e Fulvio Romeo Franchini a fianco di Enzo Raugei - eletto al primo turno -. Il Cda della Cpl d'ora in poi sarà composto, come deciso in occasione dell'assemblea di fine Giugno, solo da tre soci.

«Sono sicuro che anche questa volta la Compagnia portuale di Livorno saprà trovare risorse e strategie per superare una fase difficile, quale quella attuale - ha affermato il presidente Raugei - e sono soddisfatto che a guidare questo gruppo siano vicino a me due consiglieri con i quali in questi anni ho lavorato insieme dimostrando grande impegno».

L'esito delle urne - recita una nota della Cpl - sancisce «una scelta significativa che vuole dare un segnale forte di sostegno a coloro che si sono impegnati in questi anni a guidare un grande gruppo e che adesso, in questo momento di particolare difficoltà, sono chiamati ad attuare un piano di risanamento forte e impegnativo.

I soci votanti sono stati 329 e le loro preferenze si sono così divise: Marco Dalli 171 voti, Fulvio Romeo Franchini 153, Stefano Piccini 144, Axel Lupi 71

AUDIZIONE • Parlerà di spending review e riforma portuale

Assoporti Merlo debutta alla Camera

La prima uscita ufficiale di Luigi Merlo come presidente di Assoporti, l'associazione che raggruppa tutti gli scali italiani, è prevista per oggi con un'audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei deputati. In realtà la prima uscita era stata domenica sera alla festa del Pd a Livorno, insieme al vice Pasqualino Monti che lo sostituirà il prossimo anno, ma l'audizione alla Camera è una veste più formale,

un'occasione ufficiale per dire che senza una modifica di rotta sulla spending review, la tanto attesa legge di riforma sulla portualità rischia di essere vanificata. All'audizione di oggi ne seguirà un'altra in Senato, sempre per spiegare ai parlamentari di tutta Italia la situazione dei porti e i passaggi necessari per farli crescere, che non significa tanto finanziamenti, quanto una reale autonomia finanziaria, senza il tetto dei 70 milioni e soprattutto semplificazioni burocratiche. Senza contare che se passerà il concetto delle Autorità portuali considerate come enti economici, dovrebbero essere pure tagliati gli organici, già insufficienti.

Il turismo crocieristico nordeuropeo è in forte crescita

Quest'anno è prevista la presenza di 1.486.773 passeggeri (+16,0%)

Le crociere nelle regioni artiche, nei fiordi norvegesi e nelle isole dell'arcipelago britannico stanno registrando un accentuato incremento così come le crociere dell'intera regione nordeuropea. Lo rivela un rapporto della Cruise Lines International Association (CLIA) e dell'European Cruise Council (ECC) che per quest'anno prevede una crescita del 36,5% del numero di passeggeri a bordo delle navi che effettuano itinerari nella regione artica (inclusa l'Islanda) rispetto al 2011, un incremento del 29,4% dei passeggeri imbarcati sulle navi che visitano i fiordi norvegesi ed un aumento del 17,0% del numero dei passeggeri a bordo delle navi che fanno scalo nelle isole dell'arcipelago britannico. Per il Mar Baltico, l'area in cui viene effettuato il maggior numero di crociere della regione nordica, è attesa crescita del 6,4%.

Complessivamente lo studio, elaborato da G.P. Wild (International) per conto di CLIA ed ECC, prevede che nel 2012 il numero di crocieristi nella regione nordeuropea sarà di 1.486.773 unità, con una crescita del 16,0% rispetto a 1.281.515 nel 2011. In particolare, nel Baltico quest'anno è prevista la presenza di 523.392 crocieristi (+6,4%), nei fiordi norvegesi di 325.407 crocieristi (+29,4%), nella regione artica di 204.935 crocieristi (+36,5%), nelle isole dell'arcipelago britannico 105.929 crocieristi (+17,0%) e nell'Europa nord-occidentale di 327.110 crocieristi (+10,0%).

In questa regione operano complessivamente 44 compagnie crocieristiche le cui navi scalano 253 porti, di cui 52 nel Baltico, 78 in Norvegia e nella regione artica e 123 nell'Europa nord-occidentale (incluse le isole dell'arcipelago britannico, il Mare del Nord e i porti atlantici).

«Il mercato crocieristico nord-europeo sta crescendo rapidamente, grazie sia alla nuova ampliata gamma di destinazioni nella regione sia anche alla scelta delle compagnie crocieristiche di estendere la loro stagione in quest'area nei mesi più freddi dell'anno», ha commentato Bo Larsen, direttore della Cruise Baltic, un'associazione costituita da 25 destinazioni crocieristiche del Mar Baltico che è associata all'European Cruise Council. «Il Nord Europa - ha aggiunto Larsen - è diventata una regione assolutamente da visitare per i crocieristi internazionali, che sono allettati dalle sue differenti ed eccezionali attrattive, tra cui città di rilievo mondiale, piccoli centri abitati e gemme nascoste e, naturalmente, da una natura di una bellezza mozzafiato».

Il prossimo anno i porti spagnoli disporranno di minori risorse economiche

L'importo del Fondo de Compensación Interportuario scenderà a 24,7 milioni di euro rispetto a 32,12 milioni erogati nel 2012

Per il prossimo anno è previsto un ulteriore taglio delle risorse economiche destinate ai porti spagnoli. Il comitato per la distruzione del Fondo de Compensación Interportuario, il fondo che - come stabilito dalla legge spagnola sui porti n. 33 del 5 agosto 2010 - è stato istituito per la redistribuzione di risorse economiche nell'ambito del sistema portuale nazionale, che è alimentato con risorse versate dalle Autorità Portuali e dall'agenzia governativa Puertos del Estado e che è amministrato dalla stessa Puertos del Estado, ha infatti deciso che nel 2013 il fondo distribuirà risorse per 24,7 milioni di euro rispetto a 32,13 milioni di euro erogati nel 2012 (nel 2011 erano stati assegnati 42,5 milioni di euro).

Se quest'anno l'importo di 32.13 milioni di euro è stato raccolto con la contribuzione delle Autorità Portuali, che hanno versato nel fondo una cifra pari al 4% del proprio risultato d'esercizio, e con quella di Puertos del Estado, che ha destinato al fondo 10 milioni di euro, per il 2013 è stato deciso che la percentuale del risultato d'esercizio registrato dalle Autorità Portuali destinata al fondo salirà al 4,5%, mentre il contributo della Puertos del Estado sarà azzerato in considerazione delle contingenze economiche che potrebbero verificarsi il prossimo esercizio e della politica di contenimento del fondo posta in atto per far fronte alla crisi economica.

I prezzi delle crociere nel Mediterraneo sono diminuiti del 2,4%

Lo evidenzia un rapporto dell'Osservatorio Permanente sulle proposte di viaggio formulate dai tour operator di EBNT e Federconsumatori

I prezzi delle crociere nel Mediterraneo sono lievemente diminuiti. Lo evidenziano i risultati della IV edizione dell'Analisi degli aspetti tariffari nelle località italiane ed estere nell'anno 2012 realizzata dall'Osservatorio Permanente sulle proposte di viaggio formulate dai tour operator di EBNT (Ente Bilaterale Nazionale del Turismo) e Federconsumatori. Il rapporto precisa che quest'anno la tariffa media individuale per una crociera di otto giorni/sette notti nel Mediterraneo è pari a 1.771,78 euro (minimo 1.408,05 euro, massimo 2.083,60 euro), con un calo di circa il -2,4% rispetto al 2011.

Inoltre il rapporto sottolinea che, nonostante gli incidenti occorsi negli ultimi mesi a *Costa Concordia, Allegra* e la sfavorevole contingenza economica di cui soffrono altri comparti dell'industria turistica, per il settore delle crociere si stima una “tenuta” per il 2012 ed addirittura una ripresa nel 2013 e che l'Italia si conferma, inoltre, la meta europea preferita nel settore delle crociere. In particolare, in Italia la stagione crocieristica 2012 coinvolge ben 47 compagnie di navigazione, 148 navi da crociera, interessa 12 regioni e 66 porti italiani che, in alta stagione, movimenteranno mediamente oltre 75.000 passeggeri al giorno.

Crollano gli ordini di nuove navi

Raoul de Forcade

GENOVA

Il 2012 si avvia ad essere uno degli anni peggiori in assoluto per la cantieristica navale. È quanto emerso nell'ultima assemblea di Assonave, l'associazione nazionale che riunisce costruttori, riparatori e fornitori dell'industria navale.

Gli ordini mondiali si sono attestati sui 32 milioni di tonnellate di stazza lorda, con un calo del 18% rispetto al 2010. E nel primo trimestre del 2012 gli ordinativi sono stati inferiori a 5 milioni di tonnellate, pari a -24% rispetto allo stesso periodo del 2011. «Se questa tendenza dovesse proseguire - ha detto, nella sua relazione, Corrado Antonini, presidente di Assonave, oltre che di Fincantieri - farebbe annoverare il 2012 fra gli anni di minimo storico della domanda».

L'andamento della cantieristica italiana, ancorché prevalentemente posizionata in nicchie specialistiche (in primis le navi da crociera), ha proseguito Anto-

nini, «riflette l'andamento generale della crisi del settore: gli ordini acquisiti nello scorso anno, pari a circa 330mila tonnellate di stazza lorda, si confrontano con una media di circa un milione di tonnellate, acquisite annualmente nel periodo pre-crisi. Allastes-

L'ANALISI

Il rallentamento delle consegne interessa non solo le unità standard ma anche quelle a tecnologia evoluta, comprese le navi da crociera

sa stregua, il portafoglio ordini è sceso da 2,8 milioni a 885mila tonnellate di fine 2011».

A contribuire a questa situazione è la crisi finanziaria globale, che ha prodotto un forte rallentamento dei traffici, sommandosi agli elevatissimi volumi di consegne di nuove navi, fra il 2009 ed il 2011, che hanno determinato una generalizzata cadu-

ta delle rate di nolo, compromettendo la redditività delle compagnie armatoriali e conseguentemente i nuovi ordini. Il rallentamento delle commesse, peraltro, secondo quanto emerge dai dati di Assonave, non ha interessato il solo fronte delle unità standard ma anche quello delle navi a tecnologia più evoluta, incluse quelle da crociera, con le sole eccezioni delle gasiere e dei mezzi dedicati all'offshore, settore in cui eccellono le cantieristiche coreana e norvegese.

Se si considera che, secondo Assonave, nel medio termine la domanda mondiale non dovrebbe superare i 40 milioni di tonnellate di stazza lorda e che questi volumi dovranno confrontarsi con una capacità produttiva che ha raggiunto i 60 milioni di tonnellate, risulta evidente l'entità della grave sovraccapacità che affliggerà il settore negli anni a venire.

Il comparto delle navi da crociera, in cui l'Italia ha il primato mondiale, col 36,5% del portafoglio

ordini, «ha registrato nel 2011 - ha spiegato Antonini - un totale di 19,5 milioni di passeggeri trasportati a livello mondiale, contro i 18,8 milioni del 2010, con un incremento del 3,7%. Per il futuro, le previsioni si confermano positive. Tuttavia, il fatto che nel 2011 siano state ordinate 10 navi contro le 7 dell'anno precedente non deve dar luogo a facili ottimismo. Infatti, in termini di *lower berths* (cioè letti bassi, con i quali si misura la capienza passeggeri di una nave, ndr) le unità ordinate ammontano a circa 23mila *lower berths*, contro gli oltre 24.100 del 2010. Inoltre, una valutazione che metta a confronto gli ordini del quadriennio 2004-2007, ante crisi, con quelli del periodo 2008-2011, evidenzia un trend drammatico, con un dimezzamento del numero di navi: 51 contro 21. Preoccupa, infine, l'acquisizione della doppia commessa di Aida Cruises da parte dei cantieri giapponesi Mitsubishi».

Confitarma replica alle critiche avanzate da Assoporti

Il nodo dei servizi portuali

GENOVA

Confitarma respinge al mittente le accuse di corporativismo mosseggi dal presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, durante l'assemblea di Assoporti (si veda Il Sole 24 Ore del 19 luglio). A parlare è Paolo d'Amico, presidente dell'associazione che rappresenta gli armatori. «Confitarma - dice - è più volte intervenuta per richiedere una rapida riforma dell'articolo 14 della legge 84/94, in materia di servizi tecnico-nautici di rimorchio, pilotaggio e ormeggio, appoggiando il testo normativo già approvato dal Comitato ristretto dell'ottava commissione del Senato. Testo che recepisce l'accordo interassociativo del 2007, sottoscritto anche da Assoporti. Ci opponiamo, però, ad alcune proposte di modifica dell'articolo 14 che lo stravolgono perché mirano a decentrare il potere decisionale in materia organizzativa e tariffaria dei servizi, assegnandolo alle Autorità portuali».

Oltre, all'esigenza «di un controllo centralizzato da parte del

ministero a tutela della sicurezza - prosegue d'Amico - «riteniamo che la proposta di decentrare il sistema di controllo dei servizi rappresenti un modo per emarginare le associazioni nazionali dell'utenza e degli erogatori, privandole della possibilità di intervenire nel procedimento amministrativo volto a disciplinarli. Tale impostazione non si basa su logiche corporative, come di recente ha affermato Costa, ma su ragioni oggettive. L'esperienza insegna, infatti, che, in questo settore, è proprio a livello locale che prevalgono logiche che si ispirano ad "afflari corporativi"».

Secondo il numero uno di Confitarma, «criteri e meccanismi tariffari attualmente in vigore per i servizi tecnico-nautici, per quanto suscettibili di ulteriori miglioramenti, rispondono alle esigenze di competitività dei porti. Pertanto, non vi è nulla di contraddittorio tra affermare l'esigenza di un controllo centralizzato sulla disciplina, sull'organizzazione dei servizi e sulla definizione delle relative tariffe, ed essere, con-

temporaneamente, favorevoli all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali; che non va confusa con il loro potere di decidere liberamente in materia di servizi tecnico-nautici, dato che, è bene ricordarlo, quei servizi non sono pagati dalle Authority ma dalle compagnie di navigazione utenti, settore che ho l'onore di rappresentare a li-

LA QUERELLE

Il presidente d'Amico:

«Ci opponiamo alle proposte di modifica delle norme su rimorchi e pilotaggi che penalizzano gli utenti»

vello nazionale». L'Autorità portuale, conclude d'Amico, «non può promuovere le attività commerciali di un porto decidendo arbitrariamente chi, e in che misura, deve pagare il costo di un servizio tecnico-nautico», favorendo così alcuni operatori a discapito di altri.

R.d.F.