

# RASSEGNA STAMPA 25 OTTOBRE 2012

Fonte:



## **Rbd, dalle banche altri 80 milioni**

Genova - Un po' di ossigeno per Rizzo-Bottiglieri-De Carlini, ma l'uscita dal tunnel per l'armatore di Torre del Greco non è ancora definita completamente. La società armatoriale che negli ultimi mesi ha avuto diversi casi di navi sequestrate per debiti non onorati con i creditori, ha presentato ieri in Tribunale una richiesta di preconcordato (ex art. 161 6° comma con deposito di accordo di ristrutturazione secondo il 182 bis), secondo le recenti disposizioni contenute nel decreto sviluppo.

L'obiettivo è accedere a 80 milioni di euro di nuovo credito e ricadenzare i tempi di rientro dal vecchio debito, pari a 630 milioni. Se la proposta, che ha un via libera di massima dalle tre maggiori banche creditrici (Intesa Sanpaolo, Mps e Unicredit), verrà accettata dalla platea dei creditori - per questo è necessario l'ok di almeno parte delle altre banche più piccole coinvolte - Rbd potrà operare secondo un piano che, a norma di legge, dovrà essere approvato da professionisti indipendenti che agiscono a garanzia dei creditori e che del loro operato rispondono anche sotto il profilo penale. Il verdetto è atteso nei prossimi 60-120 giorni. Il piano prevede che accanto agli ottanta milioni di nuovo credito garantito dalle banche, la famiglia contribuisca con altri venti milioni di ricapitalizzazione. Le attività saranno concentrate rispetto agli anni passati quando venivano utilizzate numerose navi prese a noleggio. Il gruppo, che era arrivato a impiegare una sessantina di unità, si concentrerà esclusivamente sulle 16 nuove capesize consegnate nel corso degli ultimi anni e costruite nel Far East. Ma a questo punto la questione è una sola: quanto è credibile un piano che si pone un rientro da un debito da 710 milioni in un arco temporale tutto sommato breve, dal momento che i mutui navali sono di 10-12 anni mentre una nave viene valutata da "scrappare", cioè rottamare, dopo 25 anni? Su questo fronte, azienda e banche non dichiarano che margine operativo lordo dovrebbe tenere l'azienda nei prossimi anni per rientrare dal debito e a quale tasso d'interesse viene prestato il denaro. Il quadro è ovviamente complicato dal momento di difficoltà del mercato dello shipping con riferimento ai traffici dry bulk, cioè materie prime solide: a settembre, secondo le rilevazioni di BanchemoCosta, le navi capesize sono prezzate tra i 30 e i 40 milioni di dollari per le unità vecchie di cinque anni. Alcune delle navi di Rbd sono più giovani, ma è ovvio che il valore della flotta non copre il debito. Il nuovo debito, però, sarebbe garantito dal patrimonio aziendale e familiare, che è consistente. I Rizzo-Bottiglieri-De Carlini, oltre a numerose proprietà immobiliari, sono proprietari, tra l'altro, dell'acqua minerale (San Gemini e Fiuggi) e di un hotel quattro stelle a Capri, La Palma. Una variabile fondamentale per capire la solidità del piano di rientro è il livello dei noli previsto per gli anni a venire, cioè il prezzo a cui verrà affittata giornalmente una nave. Secondo alcuni osservatori, perché il nuovo piano sia sostenibile bisogna immaginare noli che viaggiano intorno ai 18mila dollari al giorno. È una valutazione che banche e aziende non commentano ma che, se confermata, rappresenterebbe una scommessa. Le ultime quotazioni per le capesize parlano infatti di noleggi che viaggiano intorno ai 15.600 dollari al giorno, ma sono livelli molto alti rispetto alla crisi degli ultimi anni. In futuro, inoltre, il saldo tra nuove navi che entreranno in servizio e unità demolite continuerà ad essere positivo, con il rischio che prosegua lo sbilanciamento tra offerta e domanda di trasporto, tanto più che la crescita economica dà segnali di rallentamento anche su quei mercati - come quello cinese, ma è anche il caso del Brasile - che sinora non avevano dato alcun segnale di cedimento. Insomma, una valutazione di noli che si attestano a 18.000 dollari potrebbe essere troppo positiva e costringere a un aggiustamento in corsa, ma sono numeri che per ora non trovano conferme tra banche e aziende.

Samuele Cafasso

## **Dalian, in nove mesi container a +26,2%**

Pechino - Nei primi nove mesi dell'anno il porto cinese di Dalian ha registrato una crescita del 26,2% del traffico container, salito a 5,84 milioni di teu. Complessivamente, nei primi nove mesi la crescita della movimentazione container nei porti cinesi è cresciuta del 7,3%, in forte flessione rispetto all'incremento del 13,5% registrato lo scorso anno. La crescita della movimentazione container è stata comunque superiore rispetto all'aumento del 7,7% del PIL. Il volume si è attestato a 4,94 miliardi di tonnellate, con la movimentazione di 117 milioni di teu. Per il primo porto del mondo, quello di Shanghai, la crescita è stata del 16,4% a 260,2 milioni di tonnellate.

Nel mese di settembre, intanto, il porto di Shanghai ha registrato una ripresa della movimentazione container su base annua dell'11,6% a 2,9 milioni di teu, mentre per Ningbo l'incremento mensile è stato del 20% a 1,6 milioni di teu. Nel caso di Shanghai, l'incremento rispetto ad agosto è stato del 5,6%. Complessivamente, il traffico di settembre del porto di Shanghai è stato di 44,4 milioni di tonnellate, il 10% su base annua ed il 12% in più rispetto ad agosto. Nel caso di Ningbo, l'incremento complessivo su base annua è stato del 23,5% a 40.8 milioni di tonnellate.

## **Maersk Tankers cede le navi più piccole**

Genova - La compagnia danese Maersk Tankers ha ceduto la gran parte delle sue navi più piccole a Thun Group. La società svedese, specializzata nel size fra 6.500 e 7.600 dwt, detiene una quota del 50% in 12 delle 13 unità di questa classe operate da Maersk Tankers. Con la cessione il management delle navi, rilevate da Maersk con l'acquisizione di Broström avvenuta nel 2008, rimarrà in Svezia. Dal punto di vista di Maersk Tankers, la cessione rientra nel processo di semplificazione del business, con la focalizzazione dell'attività su meno segmenti.

## **Il Tar del Lazio boccia l'Antitrust**

Genova - «Abbiamo agito in maniera corretta, alla luce del giorno, non con accordi non dichiarati. Per noi è una sentenza molto importante»: commenta così Roberta Oliaro, presidente di Spediporto, la sentenza con cui il Tar del Lazio ha annullato le multe dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato contro la stessa associazione degli spedizionieri genovesi e altri operatori dello shipping.

Il provvedimento dell'Authority era arrivato lo scorso marzo e aveva colpito quindici agenzie marittime, oltre a Spediporto e all'associazione degli agenti marittimi genovesi, Assagenti. Erano state inflitte sanzioni per un totale di oltre 4 milioni di euro. Al principio dell'inchiesta era stato un intervento di Maersk Line, che nel 2009 aveva presentato domanda di trattamento favorevole in relazione a un presunto cartello fra agenti e spedizionieri. L'Antitrust aveva stabilito che le società multate avevano portato avanti un'intesa restrittiva della concorrenza, vietata dall'articolo 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue). In particolare si sarebbero accordati per un aumento del costo dei servizi di agenzia marittima, dal febbraio 2004 al dicembre 2009. Contro la decisione dell'Antitrust i soggetti multati avevano presentato ricorso. Adesso è stata pubblicata la sentenza relativa ai ricorsi di Spediporto e sette agenzie marittime.

Per motivi di procedura, non è ancora stata pubblicata quella relativa ai ricorsi di Assagenti e altre sette agenti, che però dovrebbe ricalcare la prima. Non sono ancora note le motivazioni del Tar ma secondo chi ha fatto ricorso il provvedimento dell'Antitrust sarebbe stato contestabile sia nei contenuti sia nella forma. «Adesso - afferma Roberta Oliaro - vedremo se l'Authority si rivolgerà al Consiglio di Stato o deciderà di rinunciare. Lo sapremo dopo la pubblicazione delle motivazioni, che non conosciamo».

Alberto Ghiara

## **Fincantieri cambia padrone**

Roma - Cdp sempre più attore di prima linea dell'economia italiana. Il cda della Cassa Depositi e Prestiti ha deciso di esercitare l'opzione di acquisto di Fintecna, la società del Tesoro per la gestione e riqualificazione degli immobili ma che ha in pancia anche Fincantieri, il gigante della cantieristica con oltre 10mila dipendenti che rimane così in mani italiane e pubbliche fugando i dubbi di sindacati e forze politiche.

La società di Via Goito, che ha ottenuto il via libera dell'Antitrust, pagherà così entro 10 giorni una prima tranche di 1,6 miliardi di euro al Tesoro, il quale compie un altro passo avanti nella dismissione delle società pubbliche avviato con la cessione, sempre a Cdp, di Sace e Simest. Gli anticipi per queste operazioni (3,8 miliardi) e quello per Fintecna saranno usati non per ridurre il debito pubblico che veleggia a quota 1.900 miliardi ma piuttosto per onorare i pagamenti arretrati della Pubblica amministrazione, dando così sollievo alle imprese italiane e al sistema finanziario.

Per Fintecna il conguaglio arriverà entro 60 giorni dall'effettivo esercizio del diritto di opzione «sulla base del prezzo di trasferimento ritenuto congruo da Cdp e indicato da un decreto del Tesoro». E proprio sul prezzo che si è avuta qualche incertezza. Gli advisor Rotschild - Unicredit, secondo quanto si apprende, si erano trovati di fronte una due diligence ancora da completare e poco tempo a disposizione. Per questo è stata decisa una valutazione minima i cui aggiustamenti dipenderanno dai risultati della due diligence.

Per Cdp si tratta comunque di una nuova sfida che la lancia sempre più in quel ruolo di tutela del sistema paese cui l'ex ministro Tremonti l'aveva destinata. Una nuova funzione criticata anche da diversi media e dai enti locali e metterebbe a rischio i depositi del risparmio postale. Obiezioni che i vertici Franco Bassanini e Giovanni Gorno Terze politiche perché snaturerebbe la sua natura di sostegno e finanziamento agli Impi. Anche nell'attività del Fondo Strategico (interessato ad Ansaldo Energia) la Cassa ha sempre sottolineato di operare con criteri di mercato e non come una nuova Iri accollandosi le aziende "decotte". Nel cda di ieri peraltro la Cassa ha poi stanziato due plafond per complessivi 12 miliardi a sostegno dei territori di Emilia e Veneto sia sul fronte della ricostruzione degli immobili che della moratoria alla aziende.

## **Palacrociere-Ici, errori da correggere**

Savona - Il Comune di Savona intende «verificare ed eventualmente correggere» i casi di difformità presenti tra i concessionari portuali locali rispetto alla Finanziaria 2007 che sottopone tali soggetti al pagamento dell'imposta sugli immobili. Dopo che è emerso che - a differenza di quanto accade in altri porti italiani tra cui Genova e Napoli - il Palacrociere di Savona non paga l'Ici-Imu essendo accatastato in classe E1, il sindaco Federico Berruti (foto) ha deciso di vederci chiaro.

«Dalle prime verifiche - spiega - ho capito che il Palacrociere è stato classificato in quel modo dall'Agenzia del territorio quando è stato costruito e che nessuno ha poi provveduto a rettificare l'accatastamento a fronte della nuova normativa nazionale. Perciò ho chiesto agli uffici di approfondire la questione, perché se esistono nuovi obblighi fiscali nazionali mi pare doveroso adeguarsi». Al sindaco non è sfuggito il fatto che a Genova Stazioni Marittime pagherà 500mila euro di Imu nel 2012 e che il Terminal Napoli ne pagherà 60mila. «Naturalmente tutto è proporzionato all'immobile. - chiarisce Berruti - Il Palacrociere è una struttura piccola che accoglie un solo bar e gli uffici, ma se altrove queste attività sono sottoposte per legge all'imposta, mi pare corretto adeguarsi alla norma». Per ottemperare agli obblighi della Finanziaria 2007 le Autorità portuali di Genova e La Spezia hanno avviato, insieme all'Agenzia del territorio, un aggiornamento delle classi di accatastamento, vecchie di decenni. «A Savona abbiamo un nuovo presidente dell'Authority - chiude Berruti - parlerò con lui per avviare una collaborazione».

## **Partnership più solida con il porto di Trieste**

Trieste - La compagnia ferroviaria Rail Cargo Austria punta a una partnership duratura con il porto di Trieste. Lo conferma l'incontro svoltosi questo pomeriggio presso la sede dell'Autorità portuale di Trieste, che ha visto riuniti il presidente Marina Monassi con Erik Regter e Franz Dirnbauer, rispettivamente Ceo e Direttore Intermodale di Rail Cargo Austria, Leo Herze Ceo di Rail Cargo Italia, il capitano Fabrizio Zerbini in rappresentanza di Trieste Marine Terminal (gruppo T.O. Delta) e Vincenzo Agostinelli, presidente di Adriafer.

Durante l'incontro sono stati illustrati i risultati dei servizi ferroviari operati in joint service tra T.O. Delta (molo VII) e Rail Cargo Austria, in collaborazione con Alpe Adria, che dal gennaio 2012 collegano il terminal container di Trieste con il sud della Germania (Monaco ed Ulm), con l'Ungheria (Budapest) e la Repubblica Ceca.

«Le buone performance ottenute - ha affermato Erik Regter – anche grazie al supporto fondamentale di To Delta/ Trieste Marine terminal e di Alpe Adria, unitamente alla collaborazione con Adriafer, hanno confermato che la partnership con il porto di Trieste continuerà anche in futuro».

« Entro la fine dell'anno - ha spiegato Zerbini - 2500 saranno i treni transitati dall'inizio di attivazione del nuovo servizio, con buone previsioni di crescita dei numeri anche per il 2013 e con un ampliamento delle destinazioni servite»

Durante l'incontro sono state ribadite sia l'importanza dell'unificazione della manovra ferroviaria nello scalo triestino, sia la necessità dell'apertura h 24 della Stazione di Campo Marzio.

Sul fronte della sostenibilità e dell'efficienza, Regter ha inoltre sottolineato l'importanza di trovare velocemente soluzioni per migliorare la produttività del servizio e per ridurre i costi in vista di una maggiore competitività da offrire agli operatori che in questo modo potranno contare su collegamenti sempre più rapidi ed affidabili per raggiungere i mercati del Centro ed Est Europa. Soddisfatta dell'incontro anche Marina Monassi che ha sottolineato come si debba puntare insieme sul potenziamento dei traffici cargo con Austria, Baviera e Ungheria.

## **Ciaccia: «È urgente la liberalizzazione»**

Roma - È altamente prioritaria la liberalizzazione dei mercati ferroviari per il trasporto passeggeri nell'ambito del prossimo "IV Pacchetto ferroviario" della Commissione Ue. Lo hanno sottolineato il vice ministro delle infrastrutture Mario Ciaccia e il Ministro dei trasporti tedesco Peter Ramsauer in una lettera congiunta al Commissario europeo per i trasporti Siim Kallas. Ciaccia e Ramsauer hanno avuto un colloquio a Berlino - precisa una nota - con al centro la politica ferroviaria europea.

Si tratta del quarto incontro tra i due ministri - precisa la nota del Ministero - con cui «prosegue l'intenso dialogo sul rafforzamento della cooperazione nel settore della mobilità e delle infrastrutture per la mobilità». La Germania e l'Italia sono «concordi - prosegue - sui benefici che l'elevato grado di liberalizzazione dei propri mercati ferroviari ha già apportato alle rispettive economie e auspicano un rapido completamento del mercato ferroviario europeo». «Nonostante i notevoli progressi a livello europeo, nel settore ferroviario sussistono ulteriori possibilità di miglioramento con riferimento all'efficienza e alla produttività», hanno aggiunto i due ministri. Entrambi i Paesi accolgono con esplicito favore l'intenzione della Commissione Europea di presentare entro la fine di quest'anno corrispondenti proposte nel quadro del "IV Pacchetto ferroviario". Inoltre, i Ministri si sono espressi a favore di uno sfruttamento da parte dei diversi sistemi ferroviari delle opportunità derivanti dalla progressiva liberalizzazione del trasporto su rotaia all'interno degli Stati comunitari. La cooperazione tra le società ferroviarie - conclude la nota - è una buona opportunità per incentivare congiuntamente un maggiore uso delle ferrovie da parte dei clienti mediante offerte vantaggiose e l'effettuazione di trasporti affidabili.

## **Genova dà il benvenuto ai consolidatori**

Genova - Genova torna per una settimana capitale del Nvocc, quell'anello della catena logistica che si occupa soprattutto di gestire, riempire e svuotare i container. Merito di Famous Pacific Shipping Group (Fps), un network di 130 aziende che da 13 anni tiene il suo meeting annuale in un paese diverso e che per il 2012 ha scelto per la prima volta Genova e l'Italia. Sotto la Lanterna arriveranno per qualche giorno 56 delegazioni composte complessivamente da più di cento persone di 42 paesi, dal Giappone al Brasile, dall'Australia al Nord Africa, dall'Europa alla Cina, dall'India al Nord America. Gli incontri, organizzati dalla genovese Sinergy Cargo e riservati agli appartenenti al network, sono cominciati lo scorso 22 ottobre e termineranno venerdì 26 con una cena a Castello D'Albertis. L'evento clou sarà oggi, 24 ottobre, con la discussione a Palazzo San Giorgio di temi come andamento del mercato e del gruppo Fps, problemi assicurativi, nuove tecnologie della comunicazione, sviluppo di strategie e presentazione di nuovi agenti del network.

L'arrivo di Fps segnala una rinnovata vitalità del settore Nvocc a Genova, come racconta Marco Cavaliere, titolare e fondatore di Sinergy assieme a Davide Onnis e Luigi Troiani: «La nostra società è nata nel 2006 per realizzare anche a Genova quello che fanno a Milano le grandi società del settore Nvocc. Le case di spedizioni genovesi per cui lavoriamo non hanno grandi dimensioni, ma sono realtà familiari con una profonda esperienza, attive anche da tre o quattro generazioni. Purtroppo l'attività delle Nvocc si era trasferita da Genova a Milano quando gli scioperi hanno bloccato il porto, alla fine degli anni 1980. E' in quel periodo che sono nati i grandi gruppi milanesi del settore. La merce che aveva lasciato Genova passava dagli scali del Nord Europa e non aveva più senso mantenere la sede in Liguria. Adesso le cose in porto sono cambiate».

### **Pochi anni dopo l'avvio della vostra attività è cominciata la crisi. Qual è la situazione adesso?**

«C'è stato un profondo mutamento. Prima del 2008 la nostra attività riguardava per la maggior parte l'importazione dal Far East. Adesso il rapporto, in termini di volumi, ma non di redditività, si è rovesciato a favore dell'export, anche perché i costi di produzione cinesi sono aumentati. Gli stipendi ad esempio sono cresciuti del 300% in quattro anni. Tuttavia l'export rimane meno redditizio. Se il nolo dal Far East all'Europa costa 1.000, nella direzione opposta costa 300».

### **Come avete risposto alla crisi?**

«Quest'anno fattureremo 4,5 milioni di euro. Il nostro fatturato è stato sempre in crescita. Siamo ottimisti, altrimenti non avremmo aumentato la nostra struttura da 3 a 18 dipendenti, aprendo uffici anche a Milano, Taranto e Trieste. Certo, senza la crisi oggi daremmo lavoro a 50 persone. Tuttavia non smettiamo di investire. Di recente abbiamo acquisito l'interporto di Arquata Scrivia che è diretto da Sergio De Martini, manager proveniente dal distripark di Prà. L'interporto ha 30.000 mq di magazzini e 80.000 di piazzale ed è specializzato in rinfuse, ma non solamente. Nei giorni scorsi abbiamo caricato in container e consegnato due Ferrari dirette a Hong Kong, una delle quali del valore di 2 milioni di euro. Abbiamo anche investito 40.000 euro per una nuova piattaforma informatica che ci permette di comunicare con i nostri clienti».

### **Che rapporto avete con Fps?**

«Siamo entrati nel network nel 2009. Quando abbiamo proposto di organizzare il meeting, i nostri colleghi esteri premevano perché lo facessimo a Milano. Genova in effetti ha alcune pecche, ad esempio mancano gli hotel a 5 stelle. Però possiamo contare su sedi prestigiose come Palazzo San Giorgio. Una delle cene, inoltre sarà organizzata in un contesto suggestivo, fra la sala dei delfini e quella degli squali all'Acquario. Concluderemo la settimana a Castello D'Albertis, testimonianza che lo spirito di Genova, aperto al mondo, non è rappresentato solamente da Cristoforo Colombo, ma continua anche nei secoli successivi. Nella collezione del museo molti delegati dell'Fps troveranno pezzi provenienti dai loro paesi».

Alberto Ghiara

## **«Il Governo semplifichi procedure doganali»**

ROMA - «Il Governo semplifichi le procedure di sdoganamento delle merci e renda così più competitivo il sistema portuale italiano». Lo chiede il deputato del Pd Ettore Rosato, con un'interrogazione al ministro dello Sviluppo economico Corrado Passera, raccogliendo un allarme lanciato ripetutamente da Confetra Nordest.

«L'eccessiva burocrazia e il sovrapporsi di norme - spiega Rosato - allungano i tempi di transito delle merci presso le dogane, generano incertezza sui tempi e aumentano il rischio di ritardi e di costi aggiuntivi nella consegna delle merci. A ciò va sommata la non operatività 24 ore al giorno delle dogane e la mancanza di adeguati strumenti telematici di registrazione delle merci e di pagamento dei diritti doganali. In queste condizioni - sottolinea - anche se le merci sono destinate al Nord Italia, gli operatori ormai preferiscono ripiegare sui porti del Nord Europa, nonostante i quattro giorni di navigazione aggiuntivi». Evidenziando che «l'inefficienza del sistema doganale italiano fa fuggire gli operatori internazionali dai nostri porti, producendo danni per 12 miliardi di euro alle casse erariali e al settore della logistica», Rosato chiede al Governo di «attuare una politica di semplificazione delle procedure di sdoganamento, che preveda un solo nulla osta sanitario a fronte di un'unica dichiarazione doganale, e garantisca l'operatività dei porti 24 ore al giorno. Inoltre - conclude Rosato - sarebbe ora di attivare lo sportello doganale unico: uno strumento previsto dal Governo sin dal 2003, ma finora mai operativo».

## **A Napoli protocollo sicurezza in porto**

NAPOLI - Nella Prefettura di Napoli è stato firmato ieri il protocollo d'intesa per la sicurezza dei lavoratori del porto campano, che risponde alla necessità di maggiore attenzione alla prevenzione e tutela della salute sui luoghi di lavoro in un settore di attività particolarmente a rischio, quale quello delle operazioni portuali.

L'iniziativa, sottolinea una nota, «fortemente voluta dal prefetto di Napoli Andrea De Martino, è frutto di una complessa attività di mediazione svolta dalla Prefettura per raggiungere la condivisione di tutti gli enti e soggetti interessati sugli interventi pianificati e si ricollega ad un'intesa nata nel 2007, che ha consentito nel corso degli anni un abbattimento della percentuale di rischio delle attività portuali stimato intorno al 40%». Unitamente al prefetto di Napoli hanno sottoscritto il protocollo, tra gli altri, l'assessore regionale al Lavoro e formazione Severino Nappi, il direttore generale della ASL Napoli 1 Ernesto Esposito, il presidente dell'Autorità portuale ammiraglio Luciano Dassatti, il comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Antonio Basile, il direttore provinciale Inail Giovanna Iovino, rappresentanti di Inps, Dt, sindacati, delegati delle associazioni rappresentative delle aziende che operano nel porto (Assiterminal, Assologistica e Fise-Uniport).

Il protocollo, si assicura, «consentirà di rendere più incisiva l'azione di vigilanza e contrasto nei confronti di situazioni di irregolarità lavorativa e di fornire maggiore impulso all'attività di formazione dei lavoratori in materia di sicurezza, in modo da accompagnare e sostenere le imprese che intendono raggiungere più elevati livelli di sicurezza. Tra gli obiettivi di maggior rilievo è l'istituzione all'interno del porto di Napoli un presidio sanitario che, munito di ambulanza e di una linea telefonica dedicata, garantisca immediatezza di interventi nelle emergenze».

## **Aumenta di 394mila teu la capacità di Evergreen**

LIVORNO - (M. B.) La capacità globale di Evergreen Line è aumentata per la prima volta negli ultimi cinque anni. Secondo l'ultima "Weekly newsletter" pubblicata da Alphaliner, infatti, nei primi dieci mesi di quest'anno la compagnia di navigazione ha incrementato di 112.000 teu la capacità di trasporto della propria flotta.

Il vettore di Taiwan, quindi, appare pronto a recuperare il terreno perduto, visto che la sua quota di mercato era scesa da un massimo del 6,2% nel 2000 fino al 3,8% all'inizio del 2012. Nei mesi scorsi tale quota è risalita fino al 4,3% attuale e sembra destinata ad aumentare ulteriormente grazie agli oltre 390 mila teu di capacità delle nuove fullcontainer, la cui consegna è prevista nei prossimi tre anni. Questo segna anche la fine di un prolungato periodo, dal 2005 al 2010, durante il quale l'armamento aveva bloccato tutti gli investimenti per nuove navi.

Il programma di Evergreen per nuove costruzioni, era ripreso a Luglio 2010 e da allora sono state ordinate un totale di 35 unità da 8.400 teu e dieci navi da 13.800 teu. L'attuale portafoglio ordini di 394.000 teu è il secondo più grande tra tutti gli operatori, dopo quello di Maersk, pari a 457.000 teu.

Anche se la compagnia taiwanese afferma che le nuove costruzioni sono destinate principalmente a rinnovare la flotta, piuttosto che a seguire l'espansione del mercato, l'analisi di Alphaliner mostra che il programma di nuove costruzioni della società avrà un significativo impatto sul mercato.

Entro la fine del 2013, infatti, saranno consegnate ad Evergreen Line nuove navi per una capacità complessiva di 156.000 teu, mentre nello stesso periodo la linea riconsegnerà navi noleggiate, da oltre 4.000 teu ciascuna, per una capacità totale di circa 125.000 teu.

## **Confronto su Genova-Rotterdam Passo avanti anche per il Terzo Valico**

GENOVA - I Governi di Svizzera e Italia stanno definendo «uno strumento intergovernativo» relativo al Corridoio 24 "Genova - Rotterdam" su rotaia che «definerà i punti in cui situare i centri intermodali, le linee di accesso e forme possibili di cofinanziamento». Lo hanno annunciato a Genova l'ambasciatore svizzero in Italia Bernardino Regazzoni e il direttore dell'ufficio federale dei trasporti Peter Fuglistaler. L'ambasciatore ha confermato che una delle opere svizzere di collegamento, il nuovo traforo del Gottardo, sarà pronto con un anno di anticipo, nel 2016 invece che nel 2017, e ha sottolineato «il valore strategico del Corridoio». «Il 26% del commercio estero italiano, pari a 186 miliardi - ha detto - riguarda infatti scambi con quattro paesi lungo quest'asse, Belgio, Germania, Olanda e Svizzera».

Secondo uno studio, grazie al potenziale trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia si potrebbero evitare costi esterni per incidenti, congestione, rumore, emissioni pari a 134 milioni l'anno nel 2020 e 327 milioni nel 2030.

Commentando la notizia del negoziato in corso tra i due Paesi, il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, ha detto: «Il confronto tra i Governi di Italia e Svizzera sul Corridoio Genova - Rotterdam è un ideale passo avanti anche per il Terzo Valico e per le altre opere di interconnessione ferroviaria tra Lombardia e Svizzera». Merlo ha quindi sottolineato «l'efficienza della Svizzera nella realizzazione delle infrastrutture visto che concluderà i lavori del nuovo Gottardo nel 2016, con un anno di anticipo».

Al convegno sulla sostenibilità del collegamento tra Genova e Rotterdam a Palazzo San Giorgio, promosso dall'Ambasciata di Svizzera, Merlo ha anche concesso una battuta: «invece di parlare di Titolo V e autonomia dei porti se potessi ottenere asilo per diventare il porto della Svizzera lo farei subito».

Al convegno promosso dalla Ambasciata di Svizzera a Genova, a partecipato anche il sindaco di Genova, Marco Doria, dicendo che «servono scelte coerenti e chiare per decidere di passare dal trasporto su gomma a quello su rotaia. In Italia lo si dice ma ora bisogna farlo davvero, dalla Svizzera abbiamo da imparare». Le opere per il Corridoio Genova - Rotterdam, tra le quali il Terzo Valico, «sono necessarie ma devono anche essere sostenibili - ha concluso Marco Doria -. Non è infatti scontato che alla declamazione della loro necessità seguano poi i fatti».

**Nei primi nove mesi di quest'anno i terminal di HPH Trust hanno movimentato 17.184.000 container (+6%)**

*I ricavi sono aumentati del 40%*

Hutchison Port Holdings Trust (HPH Trust), società che opera i container terminal Hongkong International Terminals (HIT) e COSCO-HIT Terminals nel porto di Hong Kong e il container terminal Yantian International Container Terminals (YICT) nel porto di Shenzhen, ha chiuso il terzo trimestre di quest'anno con un utile dopo le imposte di 1,0 miliardi di dollari di Hong Kong (129 milioni di dollari USA), con un calo del 9% rispetto al terzo trimestre del 2011. I ricavi sono ammontati a 3,3 miliardi di dollari di Hong Kong (+3%) e l'utile operativo a 1,2 miliardi di dollari di Hong Kong (-9%).

Nei primi nove mesi del 2012 la società ha totalizzato un utile dopo le imposte di 2,6 miliardi di dollari di Hong Kong su ricavi per 9,3 miliardi di dollari di Hong Kong, con incrementi rispettivamente del 23% e del 40% sullo stesso periodo dello scorso anno. L'utile operativo è stato di 3,2 miliardi di dollari di Hong Kong (+25%).

Nei primi nove mesi di quest'anno i terminal operati da HPH Trust hanno movimentato un traffico dei container pari a 17.184.000 teu (+6%).

**Euroports e Compagnie Fruitière realizzeranno un terminal frutta nel porto di Anversa**

*L'investimento ammonta a 8,2 milioni di euro*

Il gruppo terminalista e logistico Euroports e il produttore di frutta Compagnie Fruitière realizzeranno un terminal frutta nel porto di Anversa. L'impianto occuperà 13.950 metri quadri nell'area del terminal Antwerp Left Bank operato dallo stesso gruppo Euroports alla banchina 1207 del porto belga.

L'investimento ammonta a 8,2 milioni di euro. La costruzione del nuovo terminal è stata avviata lo scorso mese e sarà portata a termine nel primo trimestre del 2013. Il terminal sarà gestito dalla nuova joint venture EuroFruitPort costituita da Euroports e Compagnie Fruitière.

Euroports, che ha sede a Lussemburgo, opera terminal portuali in Belgio, Cina, Finlandia, Francia, Germania, Italia (a Genova, Savona e Venezia) e Spagna. La francese Compagnie Fruitière, che è partecipata con il 60% dalla famiglia Fabre e con il 40% dal gruppo Dole, produce frutta in Camerun, Costa d'Avorio, Ghana e Senegal e la commercializza in Europa e nel Maghreb.

**Il confronto.** Italia quarta per il peso del fisco

# Ocse: la pressione salita al 42,9%

**Maurizio Caprino**  
PARIGI

In Italia la quota delle tasse locali sul totale dei tributi è triplicata dal 1995 al 2010. E nello stesso periodo è salita anche la pressione fiscale complessiva: dal 39,9% del Pil al 42,9%. Così appare il Paese nell'ultimo rapporto dell'Ocse sul gettito fiscale nei 34 Paesi che ne fanno parte. A livello internazionale, lo studio mostra che le entrate stanno tornando ad aumentare, sia pure lentamente, dopo il calo del 2008-2009 dovuto allo scoppio della crisi globale.

I tributi locali italiani nel 1995 costituivano il 5,4% delle entrate complessive. Nel 2010 erano arrivati al 15,4%. Contemporaneamente, le entrate statali sono scese dal 62,7% al 53%, mentre sostanzialmente stabili (intorno al 31%) si sono mantenuti i contributi previdenziali. Questi andamenti potrebbero essere messi in relazione con il fatto che proprio in questo arco di tempo si è spinto l'acceleratore sul federalismo, ma il rapporto non lo specifica. In ogni caso, il peso della tassazione locale in Italia, pur aumentato molto negli ultimi 15 anni, non è il più alto tra gli Stati non federali: in Svezia si arriva al 35,4%, in Danimarca al 26,7%, mentre Giappone e Islanda superano il 25% e la Finlandia è al 24,4%.

Nei Paesi federali il massimo si tocca negli Usa, con appena il 16,1%, cui però va aggiunto un 20,5% che va agli Stati membri della federazione (a

livello centrale va il 37,8%).

I dati sono aggiornati al 2010. Ma per 29 Paesi ci sono anche le cifre provvisorie 2011. Da queste emerge che l'Italia è al quarto posto per entità delle entrate in relazione al Pil, con il 42,9%. Un valore invariato rispetto al 2010, ma sarà poi importante vedere il dato 2012 che verrà reso noto l'anno prossimo: è da quest'anno che è scattata buona parte degli inasprimenti fiscali oggi al cen-

## RESTA AL TOP

Il peso dei tributi locali è passato dal 5,4% del Pil del 1995 al 15,4% del 2010 mentre i proventi statali sono scesi dal 62,7 al 53%

tro del dibattito civile e politico. Al 2011, l'Italia era superata da Danimarca (48,1%), Francia (44,2%) e Belgio (44%). La media è al 34%.

L'Ocse segnala che questa media è in lieve salita, rispetto al 33,8% del 2010. Una crescita non sufficiente a raggiungere il 35,1% registrato nel 2007, il valore più alto degli ultimi anni. Dopo è arrivata la crisi. Il lieve recupero, secondo l'Ocse, è dovuto in parte al fatto che in alcuni Paesi c'è stata una ripresa che ha fatto aumentare il gettito, mentre in altri l'effetto è stato ottenuto appesantendo la tassazione. In 20 Paesi le entrate sono aumentate nel 2011, in nove sono diminuite.

# «Tutte le risorse alla competitività»

**Nicoletta Picchio**  
ROMA

La legge di stabilità «non delinea interventi chiari e decisi» mirati ad un «recupero di competitività e crescita». È critico il giudizio di Confindustria, espresso ieri dal direttore generale, Marcella Panucci, in un'audizione a Montecitorio, davanti alle Commissioni Bilancio di Camera e Senato.

A non convincere è la par-

## LE PRIORITÀ

Ridurre la pressione tributaria su lavoro e aziende e sostenere gli investimenti in innovazione e ricerca con un vero credito d'imposta

te fiscale: il taglio delle imposte ha un effetto «molto modesto» sulla crescita e comunque è quasi interamente coperto da un aggravio del fisco sulle imprese. Non solo: ci sono «luci e ombre» anche sulla qualità dei tagli alla spesa, «sostanzialmente lineari». Pur rispettando l'equilibrio dei conti pubblici, senza il quale «il paese non ha prospettive», bisogna ridurre la pressione fiscale diretta sul lavoro dipendente e sulle imprese, «che pesa come un macigno sulle nostre imprese, concentrandosi su pochi, chiari obiettivi», ha sottolineato la Panucci nell'audizione.

Con le manovre del 2011 la pressione fiscale è cresciuta

«sensibilmente», dal 42,5 dell'anno scorso al 44,7% di quest'anno e salirà ancora di un altro mezzo punto nel 2013. Il total tax rate nel 2012 è al 68,3%, contro il 65,7 della Francia e il 46,8% della Germania. In particolare pesa «l'elevato livello del cuneo fiscale e contributivo sul lavoro»: siamo al 53,5% del costo del lavoro, contro il 35,4% della media Ocse del 35,4% e il 41,9 di quella Ue. È su questa voce che vanno destinate tutte le risorse, quelle che derivano dal rigore dei conti pubblici e dalla lotta all'evasione fiscale. Sommate, possono fare «massa critica» e riportare il cuneo fiscale sulla media dei paesi europei.

Altra priorità è sostenere gli investimenti in innovazione e ricerca, con un credito d'imposta strutturale, anche utilizzando le risorse che derivano da una razionalizzazione degli incentivi. Strutturali dovranno diventare anche le risorse a sostegno della produttività del lavoro. E la Panucci ha fatto un riferimento, sia durante l'audizione sia a margine, alla trattativa tra le parti. «Confindustria per definizione fa accordi forti. Vogliamo un'intesa che consenta effettivamente di trasferire parte degli aumenti nazionali in azienda, perché è lì che si realizza effettivamente la produttività e la si può misurare. Un tassello importante che completa l'accordo del 28 giugno del 2011», aggiungendo che il dia-

logo con le altre parti datoriali «non è difficile». Parole che hanno avuto l'approvazione del presidente dell'Alleanza delle cooperative, Luigi Marino.

Non basta però la detassazione sui premi di produttività a rilanciare la competitività del paese. Secondo Confindustria è «positiva la riduzione di un punto rispetto al previsto aumento dell'Iva» ma per raggiungere questo obiet-

tivo e ridurre l'Irpef «si aggrava il carico fiscale direttamente o indirettamente sulle imprese». E preoccupa la riduzione della dotazione finanziaria per l'erogazione dei rimborsi d'imposta, in questa fase di restrizione del credito. Quanto alla Financial Transaction Tax, sarebbe meglio per Confindustria non anticipare i tempi e aspettare che venga recepita la direttiva Ue. «Delude» invece il non recepimento della direttiva del 2011 sui pagamenti della Pa. Ed è «paradossale che si continui a perdere tempo su un provvedimento tanto atteso dalle imprese mentre si anticipa il recepimento di una direttiva che ancora non c'è».

Luci e ombre anche sulla spending review: «troppo timida» e soprattutto i tagli sono sostanzialmente lineari, sia sugli enti territoriali che sulla spesa sanitaria. Bisogna invece puntare all'efficienza, ridisegnando il sistema. E bisogna evitare che i tagli agli enti locali finiscano per annullare gli effetti positivi delle maggiori risorse destinate ad alcune grandi opere: la proposta è di non calcolare nel patto di stabilità interno le spese per investimenti. Vanno destinare alla riduzione del cuneo fiscale i risparmi nella spesa per interesse: per raggiungerli bisogna andare avanti anche con le riforme strutturali e le dismissioni patrimoniali.

## L'AUDIZIONE ABI

### «Sulle banche nuovi aggravati per 5 miliardi»

ROMA

«Le banche sono gravate da nuove forme di aumento della pressione fiscale per oltre 5 miliardi di euro nel quinquennio 2013-2017, a detrimento delle risorse disponibili per il finanziamento non solo delle imprese, ma anche di quelle stesse famiglie che hanno esaurito la propria capacità di spesa. La strada per la ripresa si conferma in salita». È la valutazione espressa ieri dal direttore generale dell'Abi, Giovanni Sabatini, durante l'audizione sul disegno di legge di stabilità, di fronte alle commissioni Bilancio di Camera e Senato.

# Ilva, porto di Taranto prima vittima

Domenico Palmiotti  
TARANTO

La crisi dell'Ilva fa un'altra "vittima": il porto. Il sequestro giudiziario degli impianti, il freno posto dai custodi allo scarico delle materie prime e la concreta possibilità che la Procura proceda nello spegnimento degli altiforni, allontana il porto di Rotterdam da quello di Taranto. Ci sono troppe incertezze e il porto di Taranto, per gli olandesi, non ha più lo stesso appeal della scorsa primavera. Ad aprile fu stipulato un preaccordo tra le due Autorità portuali col quale Rotterdam si impegnava a farne il primo porto italiano. A settembre le parti

avrebbero dovuto costituire una società comune. Invece ora da Rotterdam arriva una frenata: Taranto interessa ancora ma come consulenza da prestare, non come joint venture. «Spero che si possano superare le perplessità degli olandesi - commenta l'assessore alla Mobilità della Regione Puglia, Guglielmo Minervini - i quali oggi si chiedono cosa resterebbe della connotazione industriale del porto di Taranto nel momento in cui fosse imposto l'alt all'Ilva». Un dubbio legittimo se si considera che l'Ilva incide sul traffico del porto per il 70-80 per cento. Gli olandesi pongono anche un problema di normative, ritengono quelle italiane limitative per un partner straniero che voglia entrare nella gestione di uno scalo nazionale. Ma la crisi dell'Ilva è in cima alle loro preoccupazioni. In sostanza, comincia a configurarsi quell'effetto-domino che l'eventuale fermata generalizzata dell'Ilva innescherebbe.

Qualche settimana fa il Consiglio comunale di Taranto votò all'unanimità un ordine del giorno col quale ha chiesto di ridiscutere permessi e autorizzazioni già rilasciati ad altri progetti industriali che si ritiene abbiano un impatto sull'ambiente, ovvero raffineria Eni, Tempa Rossa, e ammodernamento della Cementir. Circa 600 milioni di nuovi investimenti che rischiano di arenarsi.

Tutto questo mentre l'Ilva, a una settimana dal varo della nuova Autorizzazione integrata ambientale, non scioglie ancora le sue riserve sull'Aia. Inoltre, nemmeno la giornata di ieri ha portato novità su due delle partite giudiziarie aperte: sospensione del presidente dell'Ilva, Bruno Ferrante, dai custodi giudiziari, chiesta della Procura, e revoca degli arresti domiciliari nei confronti di Emilio e Nicola Riva, ex presidenti dell'Ilva, e di Luigi Capogrosso, ex direttore dello stabilimento di Taranto, chiesta invece dagli avvocati dell'azienda. Il Tribunale non ha ancora deciso.

I custodi responsabili delle aree sequestrate, intanto, continuano a giudicare negativamente l'operato dell'azienda. In particolare con Ferrante è scontro continuo, tant'è che scrivono i custodi alla Procura: «Le inadempienze connesse alla gestione amministrativa e contabile rallentano e ostacolano l'esecuzione del sequestro, impedendo di fatto l'interruzione dei reati».

Finiscono invece nel mirino della commissione bicamerale sulle ecomafie presieduta da Gaetano Pecorella (Pdl), che si è occupata di Ilva, sia il Governo che le istituzioni locali. Al primo la commissione rimprovera di aver avuto un «vero "risveglio"» solo quando a seguito del sequestro degli impianti «ci si è trovati di fronte alla concreta possibilità che venissero chiusi a breve», tralasciando tutte le segnalazioni fatte prima dalla Magistratura, mentre nei confronti delle istituzioni locali rileva che «pare incredibile» come «nel corso degli anni non sia stata messa in atto una strategia di controlli, prescrizioni e verifiche» per evitare danni alla salute.