

RASSEGNA STAMPA 26 SETTEMBRE 2011

Fonte:



Adesso Tremonti scopre la portualità

Roma. C'è anche una “**Tremonti infrastrutture**” tra le ipotesi sul tavolo per rilanciare la crescita, una nuova legge ad hoc per spingere gli investimenti nel settore. E proprio per questo sarebbe in arrivo in una decina di giorni un decreto che farebbe partire la strategia decennale per la crescita del governo proprio dal settore infrastrutture con interventi che riguarderebbero le **opere pubbliche** ma anche i porti, gli aeroporti, le reti ferroviarie e le strade. Mercoledì prossimo, mentre i sindacati saranno sentiti in Parlamento sul mercato del lavoro, gli industriali e i rappresentanti del mondo bancario dovrebbero rivedersi al Tesoro con il ministro dell'Economia, **Giulio Tremonti** per mettere a punto le misure per la crescita. Sul nuovo incontro pesa però - come noto - l'ultimatum lanciato dagli industriali per accelerare sulla crescita con la minaccia, viceversa, anche di lasciare i tavoli di confronto con l'esecutivo. Anche perché, secondo le indiscrezioni circolate dopo l'ultima riunione in **via XX Settembre**, le misure attualmente allo studio sarebbero a «costo zero». C'è inoltre anche maretta all'interno della stessa maggioranza dopo la decisione del ministro di recarsi a Washington invece di partecipare al voto alla Camera sull'arresto del suo ex collaboratore, Marco Milanese.

Si riaffaccia così l'ipotesi di una “cabine di regia” a **Palazzo Chigi** per rendere più collegiali le scelte di politica economica dell'esecutivo. Sul tavolo del confronto ci sono già le prime ipotesi. Per quanto riguarda le opere pubbliche c'è allo studio anche una versione della detassazione degli investimenti ribattezzata “Tremonti Infrastrutture” con l'obiettivo di **abbattere il carico fiscale** per le imprese che si aggiudicano la concessione per la realizzazione e gestione di un'opera pubblica. E per far questo si agirebbe su Irap e Ires. E ci sarebbe anche un buon effetto per la finanza pubblica: gli effetti della Tremonti infrastrutture verrebbero infatti diluiti negli anni. L'esigenza sarebbe quella di individuare uno strumento alternativo al tradizionale contributo pubblico per la realizzazione di infrastrutture. Con questa defiscalizzazione si libererebbero risorse presso lo stesso concessionario dell'opera e agirebbe appunto su Irap e Ires: con la prima si punterebbe ad agevolare il concessionario nel periodo in cui sostiene costi per l'opera ma non realizza utili. Mentre con l'Ires si agevolerebbe nel momento in cui gli utili iniziano a formarsi. Inoltre questo nuovo strumento ben si concilierebbe con la **finanza di progetto** e il vantaggio fiscale sarebbe “a tempo”. Per facilitare ulteriormente la realizzazione delle opere si ipotizza anche che lo Stato possa parzialmente **rinunciare al canone di concessione**. Ma questo ha un costo e il nodo delle risorse è certamente importante. La proposta allo studio fa parte di un pacchetto più ampio di misure per rilanciare il settore delle opere pubbliche attraverso il partenariato pubblico-privato o l'accelerazione dei meccanismi di finanziamento del Cipe (inserendo, ad esempio, un **termine certo per l'utilizzo delle risorse stanziato**). Ma si ipotizzano anche **società miste pubblico-privato** per la gestione di strutture di trasporto sul territorio). E altre ipotesi allo studio riguardano l'Anas come, ad esempio, il subentro nelle società miste dell'Agenzia nel ruolo di concedente e verifica dei poteri Anas in materia di approvazione dei progetti). È allo studio inoltre un **pacchetto marittimo** per il rilancio della portualità e disposizioni in materia ferroviaria per garantire la reciprocità dei servizi ferroviari con i paesi esteri e l'aumento delle risorse per la manutenzione della rete Rfi.

Forcieri spiega la Liguria all'Africa

La Spezia. Una delegazione di **Ligurian Ports**, composta da rappresentanti dei porti di Genova, La Spezia e Savona e guidata dal presidente dell'Autorità Portuale della Spezia **Lorenzo Forcieri**, ha partecipato in questi giorni alla nona edizione di **Intermodal Africa** che quest'anno si è svolta a Casablanca, Marocco. I tre porti liguri si sono presentati insieme alla platea internazionale composta da operatori della portualità e della logistica, illustrando le potenzialità del sistema degli scali di Genova, Savona e La Spezia. La delegazione ha incontrato il direttore aggiunto dell'Associazione nazionale dei Porti marocchini **Mohammed el Kaddioui**. Nel corso dell'incontro, il presidente Forcieri ha parlato delle caratteristiche del sistema ligure e delle sue specificità che lo rendono competitivo anche con i porti del nord Europa.

«Abbiamo gettato le basi per incrementare le collaborazioni commerciali con i porti marocchini - ha detto Forcieri -. Allo scopo è stato deciso di dare vita ad un protocollo che include diversi aspetti tra cui quello riguardante l'aspetto della formazione, ambito nel quale ritengo che i nostri tre porti abbiano molto da condividere con gli **scali africani emergenti**, enormi infrastrutture realizzate in spazi sovradimensionati rispetto ai nostri, ma comunque interessati al trasferimento di conoscenze, di know how professionale che un sistema portuale come quello ligure, assolutamente efficiente, è in grado di offrire. Auspico che da questo incontro possano svilupparsi **concrete opportunità di sviluppo**».

Barcellona, container a più 12,9% in otto mesi

Barcellona. Nel mese di agosto il **porto di Barcellona** ha movimentato 3,8 milioni di tonnellate di merci, l'1,2% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Stabili le merci varie a 2,4 milioni di tonnellate (+0,3%), di cui 1,7 milioni di tonnellate containerizzate (-2,3%) e 693 mila tonnellate convenzionali (+7,3%). La movimentazione container ha registrato un incremento dello 0,7% a 171.949 teu. Da gennaio ad agosto la movimentazione complessiva è cresciuta del 5,8% a 29,5 milioni di tonnellate. Le merci varie hanno registrato un incremento dell'8,5% a 19,8 milioni di tonnellate, di cui 13,8 milioni di tonnellate in container (+11,8%) e 6 milioni di tonnellate convenzionali (+1,7%). La **movimentazione container è cresciuta** del 12,9% a 1.414.934 teu, con un incremento del 19% per l'export. Per i passeggeri il saldo di agosto è stato di 668.000 persone (+13,1%), di cui 398.000 crocieristi (+22,2%) e 270.000 passeggeri dei traghetti. (+2%). Per i primi otto mesi il saldo è stato di 2,7 milioni di passeggeri, di cui 1,8 milioni di **crocieristi** (+17,4%) e 909.000 passeggeri dei traghetti (+5%).

Tirrenia, arrivano i concorrenti

Genova. Difficilmente quella di **Tirrenia** sarà ricordata come una **privatizzazione da manuale**: facendo la tara tra quello che ha sborsato la **Compagnia italiana di navigazione** (Cin) e quello che lo Stato dovrà pagare in termini di convenzioni pubbliche, la privatizzazione costerà al contribuente ancora 200 milioni. Ma indubbiamente, benché sia passato sotto traccia, il caso-Tirrenia nel mondo armatoriale è stato un piccolo terremoto, che non solo ha sparigliato le carte sulle rotte tra l'Italia e la Sardegna, ma anche creato un fiorire di nuove iniziative imprenditoriali. Capofila indiscusso di questo attivismo è la Regione Sardegna, che dopo aver tentato in tutti i modi di entrare nel capitale della Cin (cordata tra gli armatori Grimaldi-Aponte-Onorato) quest'estate si è organizzata la sua mini-flotta. Per evitare le accuse di fare business solo d'estate, l'intraprendente governatore Pdl **Ugo Cappellacci** ha annunciato la volontà di andare avanti con i collegamenti anche d'inverno, ma su rotte diverse da quelle estive, e per trasportare soprattutto merce. Saremar, che secondo la legge dovrebbe essere ceduta, tornerà a essere la compagnia dei traghetti per la **Maddalena** o **Carloforte**.

La compagnia controllata dalla Regione sarà la **Flotta Sarda**, e sotto questa bandiera Cagliari anche l'anno prossimo proverà a fare concorrenza - ma con cinque navi - a Tirrenia e ai big dei traghetti, che di oggi di Tirrenia sono pure gli azionisti. Ma la Regione Sardegna non si ferma più, e attraverso la società Sfirs punta a entrare nel capitale sociale di Meridiana Fly, con una quota tra il 15 e il 20 per cento. Cappellacci ha già firmato una lettera d'intenti con il principe **Karim Aga Khan** - azionista di riferimento della compagnia aerea. Obiettivo, rinforzare la compagnia sulle rotte del Nord Europa. Movimenti si registrano pure sul fronte della Toscana: lo studio legale Morini di Livorno ha annunciato su Mf di avere già pronta una cordata di coraggiosi, fatta di imprenditori sardi e toscani, pronta a partire con una nuova compagnia, la **Nuova Marina Sarda**. Un progetto in cantiere da giugno, superato a destra dallo stesso Cappellacci con Saremar, che tuttavia ora è invitato proprio a entrare, con una quota del 20 per cento, nella compagine azionaria della società. Gli altri soci (le manifestazioni di interesse sarebbero 10) dovrebbero entrare con quote diverse, tra il 2,5 e il 19 per cento. Il progetto è in stato avanzato, se è vero che già da ottobre la compagnia sarà in grado di attivare un servizio **Livorno-Porto Torres**, sui cui verranno impiegate tre navi merci-passeggeri. Il banco di prova sarà ancora l'estate prossima, e anche in casa Tirrenia si stanno facendo le opportune considerazioni sulla flotta. Cinque navi, ha detto l'amministratore delegato di Cin, **Ettore Morace**, saranno rottamate al più presto. Facile ipotizzare che si tratti delle famose quattro "Strade" (i traghetti con i nomi delle vie consolari romane, che ormai hanno più di 30 anni di attività). Indiscrezioni danno in forse anche il destino del "**Bithia**", che ha le certificazioni in scadenza, e lo stop della "Fantastic" di Gnv, forse per essere noleggiata.

Alberto Quarati

E infine arriva il taglio del nastro per il Livorno Reefer Terminal

Un investimento da 25 milioni di euro e un alto potenziale di sviluppo, sia in chiave geografica che commerciale. Il Livorno Reefer Terminal (LRT) ha preso ufficialmente il via – dopo alcuni rinvii - con un'affollatissima inaugurazione cui hanno preso parte il presidente della Regione Enrico Rossi e i big della portualità locale. I punti di forza del nuovo polo logistico, costituito da un magazzino refrigerato della capienza di 400mila tonnellate a ridosso del canale industriale, sono principalmente due: la collocazione in piena area portuale con il valore aggiunto di poter scaricare le navi e in meno di 50 metri collocare la merce in una delle 12 celle a temperatura differenziata; il posizionamento geografico che permette a LRT di poter rifornire tutto il centro Italia fino a Torino o Verona in poche ore. La struttura, per dimensioni, è la seconda in Italia e la terza in Europa, mentre il livello merce e attrezzature - lo colloca forse più in alto. Il Reefer parte per fortuna senza limitazioni strutturali: il pescaggio della banchina è infatti di 9.5 metri e consente quindi di far arrivare qualsiasi tipo di nave che trasporta frutta, a differenza di quanto accade a Livorno per il settore dei container e delle crociere. La dotazione commerciale iniziale è di 150.000 tonnellate ovvero le 100.000 del traffico Dole (ex TAF) e le 50.000 provenienti dalla dislocazione logistica da altri magazzini del socio Baccini Ortofrutta. Ma già ci sono all'orizzonte due importanti clienti: dall'Uruguay si attende a breve l'arrivo di 5.000 tonnellate di agrumi (traffico strappato alla Spagna), mentre sul fronte italiano c'è la speranza concreta di poter rifornire i supermercati del gruppo Coop; non a caso al tavolo d'onore dell'inaugurazione c'era anche il presidente di Legacoop Toscana Stefano Bassi. In un quadro di generale alternanza dei traffici, quello dell'ortofrutta sembra essere in “costante crescita così come quello dei contenitori a temperatura controllata” ha ribadito il presidente del gruppo Compagnia Portuale, Enzo Raugè, che rappresenta il 40% delle quote societarie, facendo anche un taglio netto alle polemiche di questi ultimi tempi: “Ho trovato ingeneroso leggere che nel porto di Livorno tutto è fermo e che nessuno fa niente. Oggi andremo alle cronache con una notizia che ci qualifica in termini sicuramente positivi”. Positivo pure il commento del presidente dell'Autorità Portuale, Giuliano Gallanti: “Un intervento di grandissimo valore imprenditoriale. Nei primissimi anni in cui ero presidente a Genova ebbi modo di visitare i porti di Anversa e Rotterdam che lavorano molto con l'ortofrutta: ebbene, terminal come questo nel Mediterraneo non ce ne sono” ha detto Gallanti, annunciando a margine che avvierà delle consultazioni, settore per settore, per la definizione del piano regolatore del porto. La compagine proprietaria del Livorno Reefer Terminal è composta da Gruppo Compagnia Portuale (40%), Spedizionieri Agroalimentari Riuniti (29%), Immobiliare Saffi (25%), Baccini Ortofrutta (6%). Il direttore commerciale della società è Marco Rossi, mentre quello operativo è Mauro Trocar; L'amministratore delegato verrà nominato nei prossimi giorni. **Gianmaria Frati**

Manovre (ferroviarie) complesse a Trieste

Il complesso quadro dei servizi ferroviari alle merci nel porto di Trieste e dintorni è prossimo ad arricchirsi di un nuovo tassello. Dopo aver messo in liquidazione Adriafer (*S2S n.9/2011*), la società interamente controllata e titolare dei servizi di manovra ferroviaria all'interno dello scalo giuliano, secondo quanto rivelato da *Il Piccolo* – e non confermato né smentito dall'Autorità Portuale di Trieste – l'ente guidato da Marina Monassi, sarebbe in attesa del via libera del Comitato Portuale alla costituzione di una nuova società, Servizi Ferroviari Porto di Trieste, cui affidare il medesimo servizio (evidentemente non soggetto ad obbligo di affidamento mediante gara). Impossibilitata per legge (secondo quanto riferito mesi fa) a ricapitalizzare Adriafer sepolta dai debiti, l'ente avrebbe deciso la costituzione di una nuova società, ma sarebbe alla ricerca di partner privati cui cedere quote del capitale di 100.000 euro della newco. Però, come rivela (solo sotto garanzia di anonimato) un imprenditore del settore interessato all'operazione e in contatto con l'ente, "l'Autorità Portuale vorrebbe 'polverizzare' il capitale privato, cedendo quote non superiori al 3-5% a più soggetti diversi e mantenendo il controllo della società. Un'ipotesi che ci trova in pieno disaccordo, perché il nostro gruppo parteciperebbe all'operazione solo in qualità di partner strategico e operativo, con un peso ben maggiore di quello garantito da quote così ridotte". Le operazioni sulla manovra si intrecciano poi con quelle su Alpe Adria, altra partecipata dall'Authority (pariteticamente con Regione e Trenitalia) in predicato, dopo le turbolenze finanziarie degli ultimi mesi, di sparire per esser riassorbita in altre realtà (*S2S n.25 e 30/2011*) e con la strategia di Trenitalia a Trieste, ancora tutta da chiarire. La speranza è che l'Autorità Portuale possa aiutare quanto prima a fare luce sui binari triestini.

Seport: "Per i lavoratori inutili preoccupazioni"

CIVITAVECCHIA - Dopo l'allarme lanciato dall'Ugl in merito al rischio occupazionale per i lavoratori Seport e l'ammonimento di adire alla Magistratura, intervengono i membri del consiglio di amministrazione della stessa: «Le dichiarazioni dell'Ugl, in cui si paventano pericoli per i lavoratori ai quali, come da accordo sindacale, è stato anticipato il trattamento dovuto e nulla hanno da temere, appaiono incomprensibili.

Rileviamo inoltre - proseguono i membri del CdA - le minacce di adire la Magistratura e la disponibilità ad un incontro chiarificatore, per altro richiesto in modo per noi nuovo: visto che la richiesta arriva a mezzo stampa».

E se le affermazioni rilasciate dall'Ugl sono piaciute poco, ancora meno sono state gradite quelle da parte dei "Giovani democratici", secondo il consiglio di amministrazione «totalmente prive di senso logico. Per questo motivo - spiegano - rispondiamo e ribadiamo i concetti già espressi in precedenza in risposta anche alle dichiarazioni che pervengono da tali ambienti politici cittadini. In rappresentanza delle aziende che partecipano al capitale sociale della Seport srl e che ne assumono tutti i rischi imprenditoriali e gestionali riteniamo che le affermazioni rese a mezzo stampa dal signor Stefano Giannini non corrispondono alla realtà e tendono unicamente a screditare l'operato della dirigenza della società». E aggiungono: «È incontrovertibile che con il lavoro svolto insieme alle Organizzazioni sindacali, che continuano a partecipare costruttivamente alla concertazione intrapresa ormai da due anni, è stata confermata la base occupazionale e non un posto di lavoro è stato perso. È stato stipulato - proseguono - il contratto di solidarietà i cui contenuti sono stati tutti rispettati. Tuttavia dobbiamo purtroppo prendere atto degli interventi di alcuni personaggi che non fanno altro che acuire tensioni e alimentare paure tra i lavoratori che non hanno motivo di esistere e danneggiano sia la società che i lavoratori stessi e le loro famiglie».

"Seport, atteggiamento incomprensibile"

CIVITAVECCHIA - Non si arresta il botto e risposta tra Seport e Ugl.

Dopo le dichiarazioni rilasciate dalla società, il sindacato prende ancora una volta la parola: «Incominciavamo a preoccuparci e a non comprendere l'atteggiamento della Società Seport che subiva, senza rispondere, ai continui attacchi sulla stampa cittadina da parte del sindacato autonomo Ugl, accompagnati anche da quelli del gruppo politico dei Giovani Democratici, circa la pretesa inesistenza della richiesta di attivazione del contratto di solidarietà al Ministero del Lavoro, creando non poco disagio e sconcerto tra i lavoratori».

Sconcerto che ha lasciato però spazio alla soddisfazione: «Siamo contenti - ha dichiarato il segretario territoriale ultrasporti di Civitavecchia, Gennaro Gallo - della risposta data dal Consiglio di Amministrazione e riportata dai giornali perché, si conferma pubblicamente quanto previsto negli accordi sottoscritti con i sindacati relativi agli importanti investimenti concordati ed in parte - aggiunge Ugl - già attivati e che ci fanno ben sperare nel futuro della Società e dei lavoratori da essa impiegati».

Protocollo di intesa tra il porto di Livorno e l'Agence Nationale des Ports del Marocco

Punta allo sviluppo della competitività dei porti

infosMARE - Oggi a Livorno, in occasione dello svolgimento della seconda giornata del seminario organizzato al Lem (Fondazione Livorno Euro-Mediterranea) su “Livorno Port Gateway, le opportunità di sviluppo e cooperazione con il Marocco”, il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, e la direttrice dell'Agence Nationale des Ports (ANP) del Marocco, Nadia Laraki, hanno siglato un accordo di collaborazione fondato specificatamente sullo sviluppo della competitività dei porti e, in particolare, sulla definizione di soluzioni infrastrutturali congiunte e sulla istituzione di tavoli tecnici che abbiano ad oggetto due filiere: i refrigerati e il mercato delle autovetture nuove di fabbrica.

«L'accordo tra il Marocco e Livorno - ha spiegato Gallanti - si inquadra in un'ottica di cooperazione finalizzata allo sviluppo dei mercati dei due Paesi. La collaborazione tra porti è non solo importante, ma necessaria soprattutto in un contesto globalizzato, dove l'appetibilità di un progetto è definita dalla sua capacità di valorizzare una identità di territorio sempre più macro-regionale».

Sottolineando che la strada verso la realizzazione di una piena cooperazione tra porti è assai accidentata ed è oggi resa difficile da una concorrenza senza regole, Gallanti ha rilevato che la competizione tra porti, o anche all'interno di un porto, deve poter essere regolamentata altrimenti rischia di essere dannosa per gli interessi di uno stesso Paese.

Nel corso del convegno in programma oggi, il secondo dei tre previsti dal seminario, al quale hanno partecipato il sottosegretario alle Infrastrutture, Bartolomeo Giachino, il presidente di Assoporti, Francesco Nerli, il capogruppo Pd della Commissione Trasporti al Senato, Marco Filippi, il vicepresidente di Confindustria per le infrastrutture, Cesare Trevisani, e l'assessore comunale di Livorno alla Promozione dei saperi, Giovanna Colombini, il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno ha auspicato un rilancio del ruolo delle Autorità Portuali assegnando loro «un ruolo politico e una autonomia maggiori». Pensiero condiviso pienamente da Nerli e Filippi, per i quali la mancata autonomia finanziaria continua a proiettare una pesante ombra di provvisorietà sulla tanto annunciata riforma della legge 84/94.

Valutando positivamente l'accordo tra il Marocco e Livorno, il sottosegretario Giachino ha evidenziato che «il nostro futuro ha due punti di riferimento: l'Europa e i Paesi del Nord Africa. L'Italia - ha aggiunto - deve continuare a svolgere la propria funzione di cerniera tra i due continenti se non vuole perdere ulteriore terreno rispetto ai porti del Northern Range».