

RASSEGNA STAMPA 6 SETTEMBRE 2011

Fonte:



Porti, appello alla politica: "Non fateci affondare"

Riparte immediatamente il dialogo logistico sull'asse del Nord Ovest. L'obiettivo è realizzare, entro fine mese, un piano d'azione che possa mettere a fattor comune l'offerta portuale di Genova, Savona e La Spezia e quella infrastrutturale e logistica del Basso Piemonte e della Lombardia. Ieri il presidente del Festival Mito, l'imprenditore Francesco Micheli, ha ribadito a Repubblica l'intenzione di allargare anche a Genova l'asse Milano-Torino che sta già girando alla grande sul fronte artistico e culturale e che dalla Lanterna potrebbe trovare nuovo vigore per quanto riguarda le infrastrutture e i trasporti. «Noi siamo prontissimi, ma la politica ora deve fare la sua parte» ha spiegato Micheli, ricordando come la sintonia fra amministratori (i sindaci Vincenzi, Pisapia e Fassino) sia già robusta.

Obiettivo alla portata dei territori, quindi, ma solo a condizione che i terminali marittimi del Nord Ovest, i porti liguri, siano messi nelle condizioni di operare al meglio, senza vincoli burocratici. Parte così, dalla Festa Democratica, un appello pressante alla politica affinché gli scali siano dotati di tutti gli strumenti, normativi e finanziari, per affrontare al meglio il difficile contesto internazionale. Il presidente dell'authority di Genova Luigi Merlo, dal palco della festa durante un dibattito a cui prende parte anche il presidente della Regione Claudio Burlando, non fa sconti ad alcuno, a cominciare dal Pd, a cui chiede uno sforzo a sostegno delle iniziative infrastrutturali. «La Finanziaria riduce ancora la struttura pubblica e questo per i porti significa ulteriori problemi per dogane, finanza, sanità marittima - spiega Merlo - O si cambia il sistema, oppure si finisce per bloccare la merce. È necessario agire rapidamente, perché l'impressione è che la grande riforma dei porti, più volte annunciata, non arriverà in fondo. Allora il rischio per noi è che gli spazi di manovra si erodano ulteriormente». Secondo il leader dell'authority, è necessario arrivare a una vera riforma giuridica dell'ente che trasformi la sua mission da burocratica a operativa. «Nessuno può dirsi tranquillo, soprattutto in questa fase - aggiunge - perché di fronte a una situazione di crisi come quella che stiamo vivendo da anni, se i consumi diminuiscono è necessario allargare il mercato». Per Merlo, comunque, la battaglia per la riforma non è ancora perduta. «Resto stupito da quello che ho visto in questi anni - spiega - non si è arrivati alla riforma nonostante un consenso pressoché unanime. Eppure, i porti non rivendicano soldi, vogliono soltanto produrne. L'autonomia? Forse una soluzione potrebbe arrivare dall'eventuale decisione di aumentare l'Iva. Se così fosse, quel delta di uno-due punti percentuali potrebbe essere indirizzato ai porti. Il ministro Tremonti ha sempre sostenuto di non poter accettare la riduzione delle entrate. Se invece girasse ai porti l'eventuale aumento dell'Iva potrebbe sostenere questa iniziativa».

«AVANTI CON IL PIANO PER RADDOPPIARE VOLTRI»

Genova - Torna il progetto del "bruco", il nastro sotterraneo che da Genova dovrebbe portare i container al di là dell'Appennino, nei retroporti della pianura padana. Se difficilmente si farà la galleria attraverso le montagna - specie ora che i patti sul **Terzo valico** sembrano finalmente conclusi - sicuramente il progetto «rimane ancora valido circa il suo terminale su Genova, che in pratica consiste nel potenziamento delle banchine di **Genova-Voltri** ». Così dice **Stefano Delle Piane**, uomo di punta nell'economia genovese e rappresentante per il capoluogo ligure nel Consiglio di gestione della Compagnia di San Paolo, primo azionista di banca Intesa-Sanpaolo e tra i più importanti centri di potere in Italia. Con il Politecnico di Torino, la Compagnia infatti partecipa al **Siti**, l'istituto che elaborò cinque anni fa lo studio di fattibilità per la costruzione del "bruco". «Un'opera importante - spiega Delle Piane - perché penso che la merce non ha bisogno di viaggiare a 280 chilometri all'ora, ma di viaggiare con costanza». Curioso, perché il progetto era stato come defunto, specie dopo gli annunci di Cociv e Ferrovie sulla risoluzione del contenzioso giudiziario che ha bloccato per anni l'inizio dei lavori del Terzo valico. Il "bruco" era stato sponsorizzato con particolare forza dall'imprenditore **Bruno Musso**, che proprio in questi giorni ha ufficializzato il suo passaggio alle banchine a Savona. Che cosa è rimasto di quel progetto? «Il Siti sta ancora lavorando sulla parte di collegamento tra il terminal di Voltri e l'entroterra -dice Delle Piane - su richiesta dell'Autorità portuale, che sta facendo le sue valutazioni in merito al nuovo piano regolatore portuale, oggi in fase di elaborazione. Un progetto che prevede lo spostamento della Diga foranea, opera ciclopica, mentre nei mesi scorsi in Authority si parlava di un progetto analogo a Levante del porto, per dare più spazio a Fiera e delle Riparazioni navali. «È vero - risponde Delle Piane -. Ma non dimentichiamoci che Voltri è il polo container di Genova. Anche in vista delle infrastrutture di collegamento con l'entroterra, sarà necessario un suo potenziamento».

Movimenti della Compagnia si registrano anche sul fronte del Terzo Valico, dove «si sta considerando l'eventuale ingresso in Slala», la fondazione che dovrebbe occuparsi della realizzazione del sistema dei retroporti a monte della super-ferrovia Genova-Pianura Padana. Fondazione che peraltro appare immobile: «Non è così - avverte Delle Piane - c'è stata l'uscita di **Palenzona** (che rappresentava **Unicredit** ed era in gran parte il regista dell'operazione, ndr), ora il presidente della Provincia di Genova, Alessandro Repetto, sta lavorando molto bene ma con discrezione per rimettere in piedi la struttura». Proprio come consigliere della Compagnia, Delle Piane non ha mai fatto mistero di voler concentrare gli investimenti, evitando erogazioni a pioggia e soprattutto - vista la posizione dell'ente - trovare interessi convergenti tra Piemonte e Liguria: le infrastrutture sono un esempio «e del resto gli stessi confini regionali fanno parte di un contesto risorgimentale che non ha più senso di esistere». Per questo, sulle recenti proposte di unificazione delle Autorità portuali, l'imprenditore è d'accordo: «È un'ottima idea: abbiamo 25 Authority in Italia. Una proliferazione di enti che serve a non decidere. Unificare Genova e Savona è naturale: le pare che dobbiamo ancora stare qui a farci i dispetti? Credo meno nell'unione con La Spezia, che ha un bacino di utenza differente».

I genovesi presenti nella Compagnia sono tre: Delle Piane fa parte dei sette membri del Consiglio di gestione, mentre delle 21 persone del Consiglio generale fanno parte **Marco Doria** (Camera di Commercio) e **Maurizio Maresca** (Comune di Genova). La compagnia negli ultimi due anni ha investito in erogazioni sul territorio circa 120-130 milioni di euro, di cui il 10% a favore della Liguria. Gli investimenti sono articolati su quattro filoni: ricerca, sociale, cultura, sanità. Su Genova in particolare si ricordano l'Istituto tumori, il Gaslini, il Festival della Scienza, il Villaggio del Ragazzo di Chiavari, i teatri della Tosse, il Modena e teatro Cargo e la Gog, il recupero (in fase di progettazione) dell'area di Via della Maddalena.

CMA CGM NEL MIRINO DEGLI SPECULATORI

Marsiglia - I derivati sulla compagnia francese **Cma Cgm** stanno facendo crescere il rischio default per il terzo operatore marittimo mondiale nel trasporto container. Secondo quanto pubblicato da Reuters, se continuerà l'attuale depressione dei noli, la compagnia avrebbe addirittura nove possibilità su 10 di andare in default. I credit default swap sull'azienda segnalano una probabilità al 90% circa l'impossibilità di Cma Cgm di pagare le sue obbligazioni a cinque anni. La compagnia (394 navi, 17.200 dipendenti) deve ripagare un bond da 461 milioni di dollari all'8,875% di interesse, con scadenza aprile 2019.0

Nei primi sei mesi dell'anno ha realizzato un fatturato di 7,3 miliardi di dollari. A fine luglio, la liquidità dell'azienda era di 675 milioni. A fine giugno il debito netto di Cma Cgm era di 5,3 miliardi di dollari mentre il margine operativo lordo si attestava a 685 milioni di dollari. Questo significa che il debito della compagnia è cinque volte il **Mo I**.

Tutta colpa dei noli sulle linee Asia-Europa, la seconda rotta più battuta del mondo, che sono ai minimi a causa della crisi e alla sovracapacità di navi rispetto alla merce da trasportare. «Siamo sorpresi per i numeri negativi sulle obbligazioni - spiega dal quartier generale di Marsiglia **Michel Sirat**, il direttore finanziario della compagnia -. I nostri bond sono sotto pressione a causa delle paure che circolano sui mercati finanziari e sui dubbi circa la nostra liquidità, ma noi siamo in grado di fare fronte completamente ai nostri debiti».

MSC DIVINA, AVVIATO L'ALLESTIMENTO FINALE

Saint Nazaire - La m/n Msc Divina, terza unità della classe Fantasia di Msc Crociere, è stata ufficialmente trasferita dal bacino B al bacino C dei cantieri navali di Stx Europe di Saint-Nazaire, da dove saranno avviati i lavori di completamento degli allestimenti prima del varo, previsto a maggio 2012.

Lo spostamento rappresenta uno step significativo nella costruzione della nuova ammiraglia da 140.000 tonnellate, che sarà in grado di ospitare 4.363 passeggeri.

Per la costruzione di Msc Divina, iniziata più di un anno fa, sono stati utilizzati 74 mega blocchi, ognuno dei quali è costituito da un insieme di componenti di scafo prefabbricati. I lavori sulla chiglia sono giunti quasi al termine ed è già stato realizzato il 50% degli allestimenti, che includono il completamento della rete elettrica, dell'impianto idraulico e delle aree pubbliche.

Le operazioni hanno già avuto inizio su 400 delle 1.751 cabine. La nuova ammiraglia di Msc Crociere presenta modifiche tecniche innovative che includono motori a propulsione più potenti, da 21.8 MW (rispetto al 20.2 MW su Msc Splendida), nuovissimi tipi di alternatori e modernissime macchine refrigeratrici Hvac. La nave sarà dotata, inoltre, di un nuovo sistema ad osmosi inversa per la produzione di acqua dolce, garantendo così un risparmio energetico del 40%, assicurando quindi un minor impatto ambientale.

Import-export in leggera crescita stima del commercio estero con Paesi extra Ue

ROMA - Secondo la stima preliminare dell'Istat sul commercio estero con i paesi extra Ue, a Luglio 2011 le esportazioni verso queste nazioni, risultano in crescita rispetto al mese precedente del 2,3%, mentre le importazioni diminuiscono dello 0,4%.

Nell'ultimo trimestre (Maggio - Luglio) la dinamica rispetto al trimestre precedente risulta positiva per le esportazioni (+ 2,1%) e negativa per le importazioni (- 3,2%).

La crescita tendenziale, pur mantenendosi su tassi positivi pressoché simili per importazioni (+ 8%) ed esportazioni (+ 7,6%), risulta in marcato rallentamento rispetto alla dinamica dei mesi precedenti.

A Luglio il saldo commerciale con i paesi extra Ue è pari a - 315 milioni, in leggero aumento rispetto al deficit di Luglio 2010 (- 232 milioni).

Il deficit del comparto energetico (- 5,1 miliardi di euro) è più ampio rispetto ad un anno prima (- 4,3 miliardi), ma l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici cresce da 4 miliardi di Luglio 2010 a 4,8 miliardi di Luglio 2011.

L'aumento tendenziale delle esportazioni coinvolge tutti i principali comparti, con tassi superiori alla media per l'energia (+ 18,3%), i beni strumentali (+ 10,3%) ed i beni di consumo non durevoli (+ 8,9%).

Anche nel mese di Luglio le importazioni di energia (+ 19,4%) presentano un incremento superiore alla media. Per i prodotti intermedi si registra una dinamica positiva, seppure in marcato rallentamento rispetto ai mesi precedenti (+ 5,9%). Una marcata flessione delle importazioni si rileva, invece, per i beni di consumo durevoli (- 11,2%).

I mercati più dinamici all'export sono: Russia (+ 21,8%), Svizzera (+ 13,6%), Turchia (+ 12,8%) e Giappone (+ 11,8%). La crescita delle esportazioni è inferiore alla media verso i paesi Eda - Economie Dinamiche Asiatiche - (+ 7,3%), gli Stati Uniti (+ 5,1%), che però registrano l'avanzo commerciale più ampio (1.034 milioni), i paesi Asean (+4,8%) e ampiamente negativo verso i paesi Opec (- 11%).

La crescita delle importazioni è sostenuta dagli acquisti dalla Russia (+ 70,2%), dall'India (+ 23,6%), dalla Turchia (+ 20,4%), dai paesi Eda (+ 16,2%) e dai paesi Asean (+ 13,6%). In forte diminuzione sono le importazioni dal Giappone (- 24,4%), dalla Svizzera (- 9,6%) e dai paesi Opec (- 6,9%).

«Ci siamo trovati bene» la Grendi resta a Vado

VADO LIGURE - Il gruppo Musso, che opera nel porto commerciale di Vado Ligure dopo il trasferimento dal Multipurpose, ha deciso di continuare ad attestare nello scalo della Riviera di Ponente, la linea merci della società Grendi per la Sardegna, Vado Ligure - Cagliari.

Grendi ha reso noto di aver trovato nei mesi scorsi una buona disponibilità sulle banchine vadesi gestite dal gruppo Orsero, che avrebbero dovuto essere un rimedio di emergenza e temporaneo in attesa di formalizzare un accordo che a Settembre avrebbe riportato Grendi nell'area genovese, anche se su altre banchine. Ma il gruppo ha infine deciso di non traslocare più, ed ha stretto un accordo con il GF Group di Orsero, alle prese con il calo nel traffico contenitori presso il proprio terminal vadese.

«Due diverse esigenze che si sono facilmente incontrate - fanno sapere dal gruppo -. Per Grendi si apre la possibilità di ottenere una licenza ex articolo 16 della legge di riforma portuale che potrà consentirgli di operare come terminalista nel porto di Savona - Vado e il terminal contenitori vadese potrà contare su un traffico aggiuntivo stimato in circa 100 mila contenitori all'anno».