

RASSEGNA STAMPA 7 FEBBRAIO 2013

Fonte:



SHIPPING**Letta (Pd):
«Nel governo
ci sarà anche
Mister Mare»**

ROMA. «Il mare sarà centrale nel prossimo governo Bersani, vogliamo renderlo un motore di crescita del Paese. Per fare questo serve un "Mister Mare" nel governo che abbia le deleghe per intervenire». La promessa arriva dal sottosegretario del Pd, Enrico Letta, che ieri ha presentato la linea del partito sullo sviluppo del sistema logistico marittimo al convegno "La forza del mare". La creazione di una figura di governo, non è stato specificato se sottosegretario o vicesegretario, e una struttura dedicata all'economia del mare è la richiesta principale che viene dagli operatori. «In questo momento siamo tanti solisti e se non troviamo un direttore d'orchestra che ci guidi sarà difficile scamparla», ha detto il presidente di Assopporti, Luigi Merlo. «Serve una politica omogenea». Tanto più che, come ribadito dal presidente di Confitarma, Paolo d'Amico, «questa struttura sarebbe a costo zero. Uomini e spazi ci sono già, bisogna solo riorganizzarli. Sempre senza spese sarebbe anche l'altra richiesta che facciamo, quella della semplificazione». Tra le priorità individuate dal Pd non potevano mancare l'autonomia finanziaria dei porti, lo sportello unico portuale e la reintroduzione dell'ecobonus.

Nuovo record al Vte di Genova

Genova - Il Voltri Terminal Europa (VTE) di Genova ha chiuso il mese di gennaio 2013 con la movimentazione di 93.977 teu, nuovo massimo storico per il primo mese dell'anno. Rispetto allo stesso mese del 2012, nel quale furono movimentati 92.666 teu, l'incremento registrato è stato dell'1%.

Il porto di Gioia Tauro, dopo l'accordo con New York, si allea anche con Shanghai per promuovere la rotta marittima Est-Ovest via Suez

Le istituzioni dei tre porti avvieranno una campagna per incentivare la rotta attraverso il Mediterraneo come alternativa a quella transpacifico

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro e la Shanghai International Port (Group) Co. (SIPG), la società che gestisce i terminal portuali pubblici del porto di Shanghai, hanno sottoscritto un accordo di gemellaggio. L'intesa è stata siglata oggi negli uffici della società portuale cinese a Shanghai alla presenza di rappresentanti della Port Authority of New York and New Jersey, con cui un anno fa l'ente portuale italiano ha stretto un analogo accordo di collaborazione (*informARE* del [27 gennaio](#) 2012).

Il nuovo accordo rappresenta il completamento di una strategia che ha l'obiettivo di favorire e incentivare la crescita degli scambi commerciali tra Asia, Mediterraneo e la costa orientale degli Stati Uniti con il porto di Gioia Tauro quale hub di riferimento e con l'utilizzo della rotta del canale di Suez che, rispetto ai collegamenti transpacifici - ha sottolineato l'ente portuale calabrese - offre maggiori garanzie in termini di efficienza ed affidabilità.

Grazie alle due intese sottoscritte a New York e a Shanghai, le tre istituzioni portuali avvieranno una vasta campagna promozionale al fine di incentivare la rotta di Suez come alternativa a quella transpacifico. In questa ottica, svilupperanno campagne di presentazione dei rispettivi porti e produrranno studi commerciali sulle coordinate Oriente-Occidente in merito al maggiore utilizzo della via Suez all'interno delle rotte di navigazione internazionale.

Alla cerimonia odierna di sottoscrizione dell'accordo hanno preso parte per il porto di Gioia Tauro, il segretario generale dell'Autorità Portuale, Salvatore Silvestri, che ha firmato il gemellaggio, accompagnato da Domenico Bagalà, amministratore delegato della società terminalista Medcenter Container Terminal (MCT); per l'Autorità portuale di Shanghai ha firmato l'intesa il direttore generale Zhang Lin accompagnato da Sandy Wong, exchange and cooperation division; per l'authority portuale statunitense ha preso parte alla cerimonia Mu Lan, chief representative della Port Authority di New York a Shanghai. Inoltre all'incontro istituzionale ha partecipato anche il console generale dell'Italia a Shanghai, Vincenzo De Luca.

«Siamo lieti - ha dichiarato il direttore generale della Port Authority di Shanghai Zhan Lin - d'aver raggiunto questo obiettivo. Si tratta di un accordo di cooperazione che pone le basi per una crescita comune. Gioia Tauro - ha precisato - è l'unico porto italiano con il quale abbiamo stretto un accordo di questo genere».

«Abbiamo avviato - ha commentato il segretario generale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Salvatore Silvestri - un percorso sinergico con i porti internazionali più importanti al mondo, grazie anche alla centralità del porto di Gioia Tauro. Il nostro prossimo appuntamento ci vedrà, nuovamente insieme, a Gioia Tauro nel prossimo mese di giugno. Avremo il piacere di ricevere l'Autorità Portuale di Shanghai e quella di New York con operatori di settore che vorranno visitare Gioia Tauro. Sarà l'occasione, altresì, per lavorare in sinergia con le istituzioni locali, in primis con la Regione Calabria che ha posto tra le proprie priorità lo sviluppo e il sostegno del nostro scalo».

Nel corso della cerimonia Silvestri ha illustrato le peculiarità del porto di Gioia Tauro, rivolgendo principalmente l'attenzione alle opportunità che lo scalo italiano è in grado di offrire a possibili investitori internazionali. Inoltre si è soffermato sulla programmazione infrastrutturale di sviluppo che l'Autorità Portuale ha messo in campo a sostegno dell'ulteriore crescita dello scalo: in particolare Silvestri ha illustrato il progetto del gateway ferroviario inserito, tra quelli di particolare rilevanza strategica, nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto dalla Regione Calabria, dall'Autorità Portuale e da RFI. «Si tratta - ha spiegato Silvestri - di un terminal intermodale chiamato ad intercettare i traffici tra l'Estremo Oriente e l'Europa». Silvestri ha menzionato anche un altro importante progetto, in via di redazione, per la realizzazione di una piattaforma integrata multimediale: «sarà - ha specificato - un innovativo sistema di comunicazione messo a disposizione degli enti pubblici, degli operatori portuali e degli utenti del porto. La piattaforma faciliterà, dopo aver mappato l'intera area portuale, attraverso un impianto di collegamento a banda larga, la trasmissione di documenti e le relative comunicazioni per garantire, in questo modo, lo snellimento delle pratiche burocratiche».

Silvestri si è quindi soffermato sulle opportunità offerte ai possibili investitori stranieri dalla Zona Franca dell'area portuale di Gioia Tauro. «Le zone franche non intercluse, come è appunto quella del nostro scalo - ha evidenziato Silvestri - rappresentano una tipologia particolare, concepita in modo da non essere gravata da recinzioni e punti di accesso posti dallo Stato, dalle formalità e dai controlli tipici delle zone franche tradizionali, con formalità e obbligazioni doganali semplificate e applicabili secondo le modalità del regime del deposito doganale». Silvestri ha anche anticipato ai presenti il progetto della Regione Calabria riguardante la trasformazione della Zona Franca Doganale in una vera e propria Zona Economica Speciale dove si potrà beneficiare di importanti agevolazioni fiscali, sottolineando che l'attuale dimensione della Zona Franca di 80 ettari verrà estesa fino ad arrivare a 700 ettari.

Nel suo intervento l'amministratore delegato della MCT del gruppo Contship Italia ha rilevato come l'analisi dei punti di forza del porto di Shanghai, che è il primo porto del mondo (32 milioni teu 2012) ed è integrato con una delle zone economiche speciali più importanti del pianeta (Waigaoqiao 10 chilometri quadri, 250.000 occupati, più di duemila aziende insediate dall'anno di apertura, il 1995, che curiosamente coincide con quello di inizio dell'attività al porto di Gioia Tauro), «confermi la fondamentale importanza che riveste la disponibilità di una zona economica speciale alle spalle del porto per lo sviluppo del territorio in termini di progresso ed occupazione. Gioia - ha rilevato Domenico Bagalà - è oggi l'unico hub internazionale a non avere una zona logistico/industriale realmente operativa ad esso collegata. Grazie al traffico di transhipment il terminal di Gioia rende accessibili direttamente tutti i mercati del mondo offrendo collegamenti settimanali con 120 porti. Questa - ha osservato il manager di Medcenter Container Terminal - è una condizione necessaria, ma purtroppo non sufficiente per attrarre nell'area investimenti diretti esteri. L'ottenimento dello status di Zona Economica Speciale - ha sottolineato - non è più procrastinabile e rappresenta l'unica via, insieme alla promozione del traffico su ferro, per lo sviluppo dell'area retroportuale di Gioia Tauro che è l'hub naturale per il centro sud del Paese e che, è utile ricordare, conta tanti abitanti quanto l'Australia».

«L'Italia - ha ricordato il console generale d'Italia a Shanghai, Vincenzo De Luca - è il terzo partner mondiale per i porti commerciali con la Cina. È, quindi, indispensabile trovare soluzioni ottimali in termini di costi e tempi di transito per collegare Shanghai e i porti italiani. Questo accordo va esattamente nella direzione auspicata»

I porti marittimi e interni europei ribadiscono la necessità di non intaccare il budget per le infrastrutture di trasporto

Domani si aprirà la riunione del Consiglio europeo con l'obiettivo di raggiungere un accordo sul bilancio dell'UE 2014-2020

In vista del summit dei capi di Stato e di governo delle nazioni dell'Unione Europea che si terrà domani e venerdì a Bruxelles con l'obiettivo di raggiungere un accordo sul quadro finanziario pluriennale (QFP) per il periodo 2014-2010 e sulla relativa ripartizione dei fondi, intesa che non è stata raggiunta nella riunione tenutasi lo scorso novembre, le associazioni dei porti marittimi e dei porti interni europei hanno sollecitato i rappresentanti dei Paesi UE a non intaccare il budget di 31,7 miliardi di euro previsto per gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto TEN-T dell'Unione Europea nell'ambito del programma Connecting Europe Facility (CEF).

«Il budget previsto per le TEN-T - ha rilevato il presidente dell'European Federation of Inland Ports (EFIP), Isabelle Ryckbost - è teso a finanziare un concreto programma di infrastrutture di trasporto da cui trarranno beneficio tutte le modalità di trasporto, gli Stati membri e le regioni. La cifra di 31,7 miliardi di euro non servirà al solo trasporto in quanto tale: ottimizzando i collegamenti e i nodi di trasporto, ne beneficeranno tutte le altre politiche, non ultime quelle per la coesione europea e per l'agricoltura. In tal senso il bilancio per le TEN-T ha una ricaduta reale e può essere considerato come uno dei modi migliori per spendere i fondi europei. Sarebbe un peccato - ha concluso Ryckbost - se i leader europei tagliassero questo budget e questo piano».

«Speriamo - ha confermato il segretario generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Patrick Verhoeven - che i leader europei si rendano conto che una quota del 3% del bilancio complessivo è minima per un settore che impiega direttamente dieci milioni di persone e rappresenta il 5% circa del prodotto interno lordo. Questo - ha rilevato - è certamente il caso dei porti. I porti sono veri generatori di posti di lavoro e sono veri motori di sviluppo regionale. Inoltre, come principali gateway verso il mondo, i porti marittimi sono essenziali per garantire la crescita economica dell'Europa».

Intanto stamani il Parlamento europeo sta discutendo il bilancio UE 2014-2020 in previsione della riunione del Consiglio europeo che si aprirà domani. Secondo le previsioni, i deputati avvertiranno i governi nazionali che maggiori saranno i tagli proposti, minori saranno le possibilità che il Parlamento dia il suo necessario accordo. Inoltre chiederanno maggiore flessibilità per avere la possibilità di spostare le risorse finanziarie da un capitolo all'altro del bilancio e chiederanno anche che l'UE sia dotata di reali risorse proprie per diminuire i contributi dei bilanci nazionali, secondo quanto prescritto dai trattati.

Masucci (Propeller Clubs): le Autorità Portuali, affianco ad un presidente “politico”, hanno bisogno di un amministratore delegato

Dobbiamo avere il coraggio - ha sottolineato - di innovare per consentire ai nostri scali di competere meglio

«Noto con piacere che anche altre forze politiche stanno finalmente ponendo il tema dell'economia marittima fra le priorità dei loro programmi». Lo ha dichiarato Umberto Masucci, past president di Federagenti nonché presidente del consiglio direttivo nazionale del The International Propeller Clubs, in occasione dell'incontro odierno sul tema “La forza del mare - Idee di governo per l'economia del mare” organizzato a Roma dal Partito Democratico.

Sottolineando di aver apprezzato i contenuti dell'incontro, Masucci ha precisato che, «nel merito, come rappresentanti degli armatori stranieri nei porti, vediamo con favore l'istituzione dello sportello unico portuale sostenuto dal PD. Uno dei temi per noi strategico - ha aggiunto - è la governance dei porti: dobbiamo avere il coraggio di innovare per consentire ai nostri scali di competere meglio». «Penso che, affianco ad un presidente “politico” con poteri di indirizzo - ha spiegato Masucci - le Autorità Portuali abbiano bisogno di un amministratore delegato o un direttore generale con competenze aziendali, così come accade in tutt'Europa». «A cascata - ha rilevato ancora Masucci - vi sono poi i temi della semplificazione, rapidità dei controlli e digitalizzazione, anch'essi fondamentali per rendere competitivi, e quindi attraenti, i nostri scali per gli armatori internazionali».

Mauri (PD): per il rilancio del sistema marittimo-portuale italiano non servono solo investimenti e norme, ma anche l'attenzione del governo

Serve innanzitutto - ha spiegato - un ministero solo dei Trasporti e un vero ministro dei Trasporti

«Per rilanciare una politica dei porti e permettere al nostro sistema portuale di esprimere tutte le proprie potenzialità, non servono solo investimenti, non servono solo norme, ma anche attenzione. Serve un'attenzione specifica da parte del governo. Serve innanzitutto un ministero solo dei Trasporti e un vero ministro dei Trasporti. E serve poi qualcuno che si dedichi a tempo pieno alle politiche del mare». Lo ha sottolineato oggi Matteo Mauri, responsabile Trasporti del Partito Democratico, nel suo intervento al convegno “La forza del mare - Idee di governo per l'economia del mare” organizzato a Roma dal Dipartimento Trasporti del PD.

«Il Partito Democratico - ha dichiarato Mauri - è consapevole della forza e delle opportunità che il mare può dare, ma anche dei problemi che in questo momento ne bloccano le potenzialità. Ci candidiamo a governare anche per risolvere queste problematiche. Faccio alcuni esempi di provvedimenti che andrebbero fatti subito: primo - ha spiegato - l'autonomia finanziaria». Evidenziando che anche l'attuale governo cosiddetto tecnico «non si è certo distinto con il suo ministro sul tema dei trasporti», Mauri ha rilevato che «quello che si è riusciti a fare nell'ultimo anno, con il convinto sostegno del PD, è la riproposizione dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali che il governo Berlusconi aveva bloccato (percentuale del gettito IVA e accise, finalizzate agli investimenti). Una scelta giusta - ha specificato - ma la cui applicazione è stata però insufficiente e timida perché ha previsto una percentuale solo dell'1% e per di più con un tetto massimo di 70 milioni di euro/anno, una goccia nel mare, appunto». È necessario - ha spiegato Mauri - «rimuovere il tetto di 70 milioni per sostenere i piani di sviluppo dei singoli porti e aumentare gradualmente la percentuale fino al tetto del 3% per le grandi opere portuali».

Sempre in tema di porti, Mauri ha menzionato la questione della riduzione del numero delle Autorità Portuali: l'argomento - ha precisato - «non ci vede pregiudizialmente contrari. Anzi, siamo del parere che tra le Autorità Portuali ne siano state infilate all'ultimo momento almeno un paio di troppo. La questione - ha osservato - non la si deve vedere tanto sotto il punto di vista economico, visto il numero limitato degli addetti e la loro autosufficienza economica. Si può invece prendere in considerazione una semplificazione per accorpamento se questa serve per “dirigere meglio il traffico”. La funzione di coordinamento è assolutamente di prima importanza per evitare il Far West tra i porti. Pensare però che si possa a tavolino decidere la vocazione dei singoli porti e indirizzarvi le merci - ha sottolineato - è una fantasia. I porti devono saper stare sul mercato, avere dirigenti capaci e dinamici, interpretare al meglio la vocazione economica del proprio territorio o la propria dislocazione geografica. Più che altro bisogna metterli nelle condizioni di essere competitivi con una seria politica per i porti, che oggi non c'è».

«Spostandoci invece sul piano della necessità assoluta di razionalizzazione delle procedure e della semplificazione burocratica - ha proseguito - siamo convinti che sia possibile procedere a tappe forzate verso lo sportello unico portuale, una riforma a costo zero, anzi che fa risparmiare. Un caso in cui una riforma avrebbe l'effetto di una rivoluzione».

Tra le altre misure che, secondo il PD, andrebbero assunte per favorire il rilancio della competitività del sistema marittimo-portuale italiano, Mauri ha citato anche «l'esenzione dal pagamento delle

accise sui carburanti per le macchine che operano all'interno degli scali e il ripristino degli incentivi al trasporto combinato strada-nave (ecobonus), che il governo Berlusconi ha bloccato».

«Segnalo infine - ha concluso Mauri - che i ritardi della logistica e delle infrastrutture costano al sistema delle imprese italiane decine di miliardi all'anno, ed è necessario recuperare questo gap non solo attraverso gli investimenti di grandi dimensioni, ma anche attraverso le piccole e medie opere».

D'Amico (Confitarma): le Autorità Portuali si avvalgano da subito della facoltà di azzerare l'incremento delle tasse

Il rappresentante degli armatori ha rilevato come le istanze del cluster marittimo-portuale italiano continuino ad essere inascoltate

Le istanze del cluster marittimo-portuale italiano continuano ad essere inascoltate con evidenti ripercussioni negative per l'economia del Paese. Lo ha rilevato oggi il presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) e della Federazione del Mare, Paolo d'Amico, intervenendo a Roma all'incontro sul tema dell'economia del mare organizzato dal Partito Democratico.

Fra le varie problematiche sul tappeto, d'Amico ha posto l'accento sull'esigenza di un sistema normativo efficiente e sulle problematiche connesse alle tariffe dei servizi tecnico-nautici e alle tasse portuali. «Le regole, per essere efficienti e finalizzate al raggiungimento di obiettivi concreti - ha spiegato - devono essere semplificate. Da anni abbiamo proposto modifiche normative a costo zero che oltre a facilitare la vita degli operatori, porterebbero vantaggi e risparmi a tutto il sistema».

Riguardo all'intenzione del PD manifestata da Matteo Mauri e da Enrico Letta di ripristinare un ministero dei Trasporti autonomo all'interno del quale dedicare una specifica attenzione al mare, d'Amico ha affermato che «da tempo Confitarma ha richiamato l'attenzione delle forze politiche sull'esigenza di un organismo dedicato alle numerose e complesse tematiche del mare che oggi purtroppo risultano frammentate e distribuite in tante sedi: abbiamo bisogno di poter parlare con un unico interlocutore che capisca i nostri problemi e con il quale trovare la soluzione migliore».

Il presidente di Confitarma ha poi ribadito l'opportunità che il controllo delle tariffe portuali resti affidato al ministero, per evitare che il decentramento faccia prevalere logiche di tipo localistico molto dannose. «Per tutti - ha rilevato - valga l'esempio del servizio ritiro rifiuti dalle navi che ha dato luogo alla proliferazione di discipline diverse da porto a porto creando un deleterio clima di inaffidabilità tra gli operatori e soprattutto dando luogo a rincari tariffari del tutto ingiustificati e discriminatori a danno degli utenti. È bene ricordare - ha sottolineato d'Amico - che i servizi resi alla nave nei porti non sono pagati dalle Autorità Portuali ma dalle compagnie di navigazione utenti. Questo è un dato di fatto incontrovertibile».

Inoltre d'Amico ha ribadito la posizione di Confitarma riguardo alla liberalizzazione dei servizi tecnico nautici, confermando l'esigenza di guardare a tali liberalizzazioni con la necessaria cautela per evitare che la loro pratica applicazione, possa in concreto determinare soluzioni economico-organizzative contrarie agli interessi dell'utenza di tali servizi».

In merito alle tasse portuali, che aumentano del 30% dal 6 gennaio 2013 e di un ulteriore 15% dal 1° gennaio 2014, d'Amico ha evidenziato che «aumenti di tale portata garantiscono un maggior gettito alle Autorità Portuali di circa 65 milioni annui dal 2013 e di ulteriori 33 milioni annui dal 2014, ma impongono sul traffico marittimo e sulle merci imbarcate e sbarcate un pesante fardello che oltre a ridurre ulteriormente il livello di competitività dei nostri porti con il dirottamento dei traffici verso scali esteri, colpisce in particolare le compagnie operanti nel cabotaggio tra porti nazionali». «La tassa di ancoraggio, che si calcola sulla stazza netta complessiva delle navi - ha proseguito il presidente di Confitarma - ha subito dal 1993 ad oggi un incremento del 130% a seguito dell'aumento del numero delle navi e della loro stazza media, grazie agli ingenti

investimenti effettuati dalle compagnie di navigazione in nuove costruzioni. Inoltre, nello stesso periodo, la tassa portuale, che si calcola sulle tonnellate di merce imbarcata e sbarcata nei porti italiani, ha subito un incremento di circa il 29%. Se si considera che l'indice del costo della vita è aumentato del 54,36%, risulta evidente come l'adeguamento delle due tasse sia del tutto ingiustificato dato che il loro gettito, nello stesso periodo, si è di fatto più che adeguato. In conclusione - ha rilevato d'Amico - non resta che auspicare che le Autorità Portuali, con senso di responsabilità e coerentemente con le politiche di contenimento dei costi annunciate da alcuni loro autorevoli esponenti, si avvalgano da subito della facoltà loro concessa di azzerare l'incremento, dando un segnale concreto del loro impegno a rendere più competitivi i nostri scali e che le forze politiche si impegnino tempestivamente, nel corso della prossima legislatura, a rivedere il provvedimento del tutto inopportuno in una fase economica congiunturale così critica».

«Vogliamo rendere il settore mare un motore di crescita per il Paese»

ROMA - Tutti insieme per parlare dell'importanza del mare per il Paese. L'iniziativa promossa dal Partito Democratico ha messo insieme, ieri a Roma, alcuni esponenti del Partito con i maggiori rappresentanti del mare, della portualità e della logistica. Ad aprire i lavori, il responsabile del dipartimento Infrastrutture e Trasporti Pd nazionale Matteo Mauri, il quale nella sua relazione introduttiva ha ricordato la rilevanza che riveste il settore dal punto di vista economico e poi ha indicato un'agenda di priorità che il prossimo Governo dovrà al più presto approvare. Tra i punti segnalati, il rafforzamento delle interconnessioni e delle funzioni dei retro porti, la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione anche con il ricorso al partenariato pubblico- privato per alcune tipologie di opere nonché il riconoscimento alle Autorità portuali di una piena autonomia finanziaria. Il tutto deve essere in un Piano strategico nazionale della portualità, concetto condiviso e ribadito da tutti gli interventi successivi.

Nel suo intervento, Mauri ha inoltre ricordato che occorre chiedere un pieno impegno da parte delle aziende operanti nel settore ferroviario portuale e che è necessario lavorare per la creazione di uno "sportello unico" al fine di semplificare le procedure per tutti gli operatori. Da non dimenticare, ha aggiunto Mauri, l'importanza della cantieristica, della ricerca e dell'innovazione. Per ottenere questi risultati, Mauri, nelle sue conclusioni auspica che ci sia una specifica figura dedicata ai problemi del mare all'interno del Ministero dei Trasporti, che possa agevolare quanto necessario per fornire agli scali e a tutti i soggetti che operano in ambito portuale un interlocutore. Nel corso della tavola rotonda dedicata al sistema marittimo e portuale, moderata da Francesco Nerli, ex presidente di Assoport e ora responsabile per i PD dei rapporti con il cluster marittimo portuale, sono intervenuti i principali rappresentanti del settore, Paolo d'Amico presidente Confitarma, Luigi Merlo presidente Assoport, Roberto Rubboli presidente Ancip, Cesare Guidi presidente Angopi, Umberto Masucci past president di Federagenti, Massimo Ercolani responsabile porti Filt-Cgil, Luigi Robba direttore Assiterminal, Marco Filippi capogruppo Pd VIII commissione del Senato. Le richieste comuni che sono emerse dal dibattito riguardano la necessità per tutto il cluster di avere un interlocutore unico, ovvero un ente dello Stato che si occupi soltanto del settore portuale e con il quale potersi confrontare relativamente alle necessità del settore. Gli aspetti su cui si è basato il confronto della tavola rotonda riguardano la semplificazione delle procedure, il perfezionamento di una effettiva riforma della legislazione portuale, l'adeguamento di alcune norme agli standard europei con particolare attenzione agli scali che fanno parte delle reti transeuropee, i servizi di interesse generale e, un particolare riguardo, al lavoro svolto in porto, sia quello dei "portuali", ma anche quello dei dipendenti delle Authorities che recentemente hanno subito tagli agli stipendi. Non sono mancate le critiche ai Governi precedenti che non hanno tenuto in considerazione il "settore mare", causando chiusure nei rapporti internazionali per logiche provincialistiche e protezionistiche. Nel secondo "giro" della tavola rotonda, moderata da Mario Tullo, sono intervenuti Nereo Marcucci vice presidente Confetra, Roberto Pesaresi vice presidente della Uir, Giacomo Di Patrizi presidente Fercargo, Mario Castaldo direttore Trenitalia Cargo, Alfredo Peri assessore Infrastrutture e Trasporti della Regione Emilia Romagna, Michele Meta capogruppo Pd Commissione IX della Camera. I temi della discussione, oltre alla portualità e la logistica, hanno riguardato i corridoi europei, con particolare riferimento alla sfida intermodale per il Paese. Le conclusioni sono state affidate a Enrico Letta, vice segretario nazionale Pd che ha confermato l'intendimento del Partito Democratico a confrontarsi su tutte le necessità del comparto, e ad intervenire, da subito, per risolvere le principali problematiche che sono state sintetizzate nel convegno di oggi. «Il mare sarà centrale nel prossimo governo Bersani - ha detto Letta - vogliamo renderlo un motore di crescita per il Paese. Per fare questo serve un "mister del mare" nel governo, che abbia deleghe per intervenire». Se non saranno attuati questi interventi ormai improrogabili, se non sarà portata avanti una politica del mare, sono state le conclusioni, «le merci se ne andranno dove conviene», e per evitare che convenga altrove, occorre intervenire in maniera chiara e propositiva nel sistema di governance degli scali.

I porti «Napa» ribadiscono l'importanza del «sistema»

L'associazione dei porti nord adriatici vuole aumentare la sua competitività continuando a sostenere i progetti di sviluppo di ciascun porto, nella convinzione che solo sommandogli sforzi di ognuno sarà possibile raggiungere la scala di capacità ed efficienza necessaria per vincere la competizione europea e globale ed è anche per questo che i quattro porti presenteranno nel prossimo bando annuale Ten-T, un progetto comune per il cofinanziamento di interventi infrastrutturali in ciascun porto.

Particolare attenzione è stata rivolta altresì al progetto Its Multiport Gateway, un progetto cofinanziato dall'Unione europea grazie al quale si sta realizzando una piattaforma informatica per l'interscambio elettronico dei dati tra i porti del Nord Adriatico e facilitare così l'arrivo e la gestione dei cargo da tutto il mondo. Con l'incontro dell'altro ieri la presidenza del "Napa" passa – secondo la rotazione semestrale prevista dallo statuto - da Capodistria a Trieste.

Nuovo servizio Msc-Zim

GINEVRA - Mediterranean Shipping Company e Zim hanno annunciato la realizzazione di una nuova linea congiunta che prende il nome di Med-Europe Service. Questa sarà inaugurata con la partenza dal porto di Haifa, della nave "Msc Fiammetta", prevista il 15 Febbraio, sulla rotta westbound. Il nuovo joint service sarà in grado di offrire un'ampia copertura dei porti, ulteriori collegamenti diretti tra l'Europa nord occidentale ed il Mediterraneo orientale, con una maggiore affidabilità delle partenze programmate.

Mediterranean Shipping Company e Zim Integrated Shipping Services, informano che il nuovo servizio tra Mediterraneo e Nord Europa effettuerà la seguente rotazione: Felixstowe, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Le Havre, Ashdod, Alexandria, Haifa, Ashdod, Valencia e ritorno a Felixstowe, completando l'intero viaggio in 35 giorni. Nella nuova linea saranno impiegate cinque porta contenitori con una capacità tra i 5.500 ed i 6000 teu, due delle quali gestite dalla Zim e tre dalla Msc, che faranno scalo nei principali porti del Nord Europa, con tempi di transito competitivi e, come detto, con una maggiore affidabilità delle schedule.

Andrea Gagliardi
Andrea Marini
ROMA

Riforma Fornero, approvato il 32% dei decreti attuativi

●●● Otto provvedimenti adottati e 17 ancora al palo, dei quali sei comunque in fase di messa a punto. Il bilancio dell'attuazione della riforma del mercato del lavoro targata Fornero (92/2012) si ferma al 32%. Al di là delle norme subito applicative - come quelle che limitano l'obbligo di reintegro in caso di licenziamenti illegittimi per motivi disciplinari o economici - il testo, in vigore dal 18 luglio scorso, ha ancora dossier aperti.

È finita su un binario morto la delega sulle politiche attive per l'occupazione. Il ministero del Lavoro ha predisposto sin da novembre la bozza del decreto legislativo (che tra l'altro avrebbe introdotto un ridisegno dei servizi per l'impiego e la formazione professionale), ma non potrà adottarlo per via delle imminenti elezioni. Uno stop arrivato, sia pure informalmente, dalle Regioni, titolari di una potestà concorrente, e in taluni casi esclusiva, sulla materia.

Anche l'altra delega pesante non verrà esercitata causa elezioni anticipate. Si tratta del decreto legislativo sulla partecipazione dei lavoratori all'organizzazione e agli utili delle imprese. In questo caso l'interlocuzione che s'è interrotta è con le parti sociali.

Sul fronte dell'Aspi (l'Assicurazione sociale per l'impiego, il nuovo ammortizzatore sociale contro la disoccupazione entrato in vigore all'inizio del 2013), invece, manca all'appello il decreto interministeriale (che andava emanato entro il 18 gennaio) per consentire, in via sperimentale per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015, al titolare di Aspi di richiedere le mensilità non ancora percepite al fine di avviare un'attività di lavoro, in forma di auto impresa (o di micro impresa) o per associarsi in cooperativa. Sul piatto ci sono risorse entro il limite massimo di 20 milioni di euro per ciascuno dei tre anni della sperimentazione. Le risorse saranno prese dal Fondo per incrementare l'occupazione giovanile e delle donne.

Deve poi essere ancora

emanato il decreto, da stabilire ogni anno, che individua i finanziamenti per la riduzione dei contributi a carico dei datori di lavoro che assumono donne di qualsiasi età prive di un impiego retribuito da almeno sei mesi e quelle prive di un impiego da almeno 24 mesi. Una norma attesa soprattutto dalle imprese.

Sul fronte delle norme approvate, il 24 gennaio la Conferenza Stato-Regioni ha dato il via libera alle linee guida dei tirocini, che fissano un compenso minimo (non inferiore a 300 euro lordi mensili) e un tetto alla durata. È sta-

to inoltre registrato lo scorso mese dalla Corte dei conti il decreto con le misure sperimentali in materia di conciliazione famiglia-lavoro. Un provvedimento che definisce i criteri di accesso e le modalità di impiego, per i padri, del giorno di congedo obbligatorio (aggiuntivo al congedo di maternità) e dei due giorni facoltativi (sostitutivi del congedo che spetta alla madre) utilizzabili entro il quinto mese di vita degli figli. Mentre per le madri intenzionate a rientrare al lavoro dopo il congedo di maternità è previsto un contributo economico (voucher) utilizzabile o per pagare una baby-sitter o per coprire la retta del nido (pubblico o privato accreditato), con 300 euro netti mensili per sei mesi.

Unico rammarico, la selezione delle domande di contributo economico sulla base dei vecchi (e meno equi) Isee. Il nuovo "riccometro" (previsto dal Salva-Italia), finalizzato a scovare i finti poveri che usufruiscono del welfare senza averne diritto, si è impantanato dopo il recente no della regione Lombardia in conferenza unificata e il rinvio dell'esame da parte del consiglio dei ministri.

Attività marittima. Rilevato dai coreani della Hanjin un secondo terminal a Long Beach in California

Cargo, il gruppo Msc si rafforza negli Usa

Raoul de Forcade

Msc (Mediterranean shipping company), il gruppo che fa capo all'armatore italo-svizzero Gianluigi Aponte, ha fatto shopping (di terminal) in Usa. La società ha appena acquisito una quota in Total terminals international (Tti), società del gruppo sudcoreano Hanjin Shipping che gestisce una banchina container al terminal "Pier T" del porto californiano di Long Beach.

A rendere nota l'operazione è stato, nei giorni scorsi J. Christopher Lytle, il direttore generale della Port of Long Beach, la società che governa lo scalo. Msc, d'altro canto, è già presente con un investimento nel porto californiano, dato che possiede

una quota in Ssat Long Beach, società del gruppo Ssa Marine, che gestisce il terminal "Pier A" dello scalo.

Lytle sottolinea, peraltro, che quella di Msc è la seconda iniziativa di questo tipo da parte di un gruppo armatoriale, nell'arco di poche settimane. Segue, infatti, l'acquisizione di una quota nel "Pier J" effettuata, a fine 2012, dal gruppo francese Cma Cgm. «Sono orgoglioso - afferma Lytle -

LA STRATEGIA

La società gestisce impianti di movimentazione in 16 Paesi e opera con i principali quaranta scali merci nel mondo

che la seconda compagnia portacontainer al mondo (Msc, Ndr) abbia aumentato i suoi investimenti nel porto di Long Beach» prosegue il direttore dello scalo, «di fatto raddoppia la presenza di Msc sulle nostre banchine. La compagnia ha già un interesse nel molo A. Ma la decisione appena presa fa di Long Beach l'hub della West Coast per i grandi carrier». In effetti, Long Beach diventa così, per Msc, il più grande centro sulla costa Ovest degli Usa.

Lytle ricorda, poi, che sia Msc sia Cma Cgm sono da anni clienti del porto «ma i loro investimenti diretti ora faranno sì che lo scalo diventi la loro esclusiva porta d'ingresso per la California del Sud, con-

tribuendo ad aumentare i traffici». Anche perché entrambe le compagnie operano con alcune fra le più grandi navi portacontainer che si trovino sulle rotte transpacifiche. Ad esempio la Msc Beatrice, una delle mega unità eco-friendly di ultima generazione: una nave che può caricare 13.798 teu (container da 20 piedi, ndr).

Msc non è certamente nuova all'acquisizione di quote di terminal. Ha, infatti, numerose partecipazioni sulle banchine di tutto il mondo.

Il gruppo si muove nel settore attraverso la Til (Terminal investment limited), una holding di partecipazioni terminalistiche, presente in 16 Paesi, che nel 2012 ha movimentato un volume di traffi-

co per oltre 15 milioni di teu. In tempi recenti si è parlato anche della possibilità che questa società possa essere quotata in Borsa da Msc, in Olanda, per il 49%.

Sul fronte italiano, a gennaio del 2012, Msc, attraverso Til, ha acquisito, da Contship Italia, un terzo del Medcenter container terminal di Gioia Tauro. Le restanti quote della banchina calabrese sono controllate pariteticamente da Contship Italia e da Apm terminals, la holding terminalistica che fa capo al gruppo Maersk, compagnia numero uno al mondo nel trasporto container e principale competitor di Msc.

Mentre, però, Maersk, ha tagliato fuori Gioia Tauro dalle sue rotte, il gruppo Msc ha invece fatto dell'hub calabrese il suo punto di riferimento nel Mediterraneo.

15 milioni

I container

Msc, movimentata circa 15 milioni di teu l'anno ed è presente in 16 Paesi

443

Le navi

Sono 443 le navi cargo Msc. Le navi da crociera sono invece 11, a marzo si aggiungerà Msc Preziosa

13

I porti

Sono 13 i porti italiani toccati dalle unità cargo Msc