

RASSEGNA STAMPA 7 MARZO 2013

Fonte:



Si rischia una nuova stagione di tensioni

Genova - A un passo dal traguardo, si complica la partita dell'accordo sul lavoro in porto a Genova tra terminalisti e Compagnia unica. Quello che era partito come un confronto franco e aperto su un modello che garantisce stabilità e pace sociale ma che ha problemi di sostenibilità economica, è diventato un terreno di scontro. Scontro che ora va disinnescato nel giro di pochi giorni per evitare che le tensioni si riversino sulle banchine dopo una lunga stagione di pace sociale.

Terminalisti e camalli non sono d'accordo sui soldi che i primi devono ai secondi per le prestazioni del 2012 - in ballo ci sono tre milioni di euro - e non sono d'accordo nemmeno su come cambiare le regole in modo che non si verifichino più squilibri economici nei bilanci della Compagnia. L'ultima puntata di una trattativa ad alta tensione si è verificata ieri quando sulla scrivania di Luigi Merlo, presidente del porto, e Antonio Benvenuti, console dei camalli, (foto) è planata una lettera dell'associazione terminalisti che puntualizza le posizioni degli associati.

Di fatto nella lettera i terminalisti ribadiscono che l'attuale sistema non è sostenibile e che l'unica soluzione per rimetterlo in carreggiata è la costituzione di una nuova società da affiancare alla Culmv che possa operare con regole diverse e maggiore flessibilità. Quella che, secondo la legge sui porti, è una società regolamentata all'articolo 16 mentre la Culmv è un articolo 17, cioè un prestatore di manodopera la cui responsabilità rispetto al lavoro in banchina è subordinata alle indicazioni del terminalista dove i portuali vanno a lavorare.

La lettera non è piaciuta al numero uno della Compagnia Antonio Benvenuti che ieri, tra l'altro, ha tenuto una riunione con i delegati sindacali. Non è piaciuta perché non contiene indicazioni su come chiudere la partita del 2012 che vale, sui bilanci della Compagnia, tre milioni di euro. Sono soldi dovuti, nella versione della Culmv, a fronte delle prestazioni fornite l'anno scorso. Non è così, replicano i terminalisti, che ricordano come i soci della Compagnia siano stati pagati regolarmente secondo i contratti a suo tempo pattuiti. Alcuni terminalisti, come il Vte, si erano però detti pronti a versare quota parte dei tre milioni in questione quale "premio di produttività". Altri gruppi erano più dubbiosi, ma sembrava che una soluzione si potesse trovare se, contemporaneamente, la Culmv avesse dato disponibilità a cambiare la sua organizzazione. Quella soluzione però non si è sinora trovata e tutto è tornato in discussione. Ora gli sguardi sono puntati a Palazzo San Giorgio. Ieri il presidente del porto Luigi Merlo era a Piombino per il direttivo di Assoport e non ha quindi avuto modo di studiare la lettera dei terminalisti. Lo farà oggi ed è possibile che poi avanzi nei giorni a venire una proposta di mediazione che sinora non è arrivata. Proprio questa mancata mediazione lascia con l'amaro in bocca i terminalisti, non più disponibili a saldare a piè di lista i conti che non tornano senza incassare nulla in cambio. «Qui c'è qualcuno che vuole vincere cinque a zero e magari spernacchiare anche l'avversario, non va bene» borbottava uno dei soggetti che trattano per i terminalisti, per altro tra quelli considerati "colombe" del confronto.

Sul fronte dei camalli, c'è invece il problema altrettanto drammatico di far quadrare i conti: in quanto cooperativa, le difficoltà in bilancio si riversano immediatamente sugli stipendi. Tre milioni sono molti soldi per una cooperativa che fattura un po' sopra i 40 milioni e che utilizza il 90% delle sue entrate per i salari. Il rischio di una crisi di liquidità è dietro l'angolo.

Samuele Cafasso

Dhl supply chain italia su il fatturato del 7%

Milano - Dhl Supply Chain Italia ha chiuso il 2012 con un fatturato 284 milioni di euro, il 7% in più rispetto all'anno precedente. «Stiamo raccogliendo i frutti di una strategia di crescita avviata negli scorsi anni, che ha visto DHL distinguersi soprattutto per l'offerta di servizi a valore aggiunto specifici per ogni settore, come, per esempio, quelli per il farmaceutico, che richiedono competenze e strutture particolari», ha detto l'amministratore delegato Eddy De Vita.

«Il 2013 si annuncia molto interessante ed abbiamo l'obiettivo di raggiungere e superare i 300 milioni di euro, attraverso numerosi ampliamenti dei contratti con i nostri clienti top, nuovi siti al nord ed sud e l'espansione massiccia in regioni che stimiamo essere in crescita». La filiale italiana opera con 43 sedi che impiegano circa tremila addetti.

Genova, Pieracci rinviato a giudizio

Genova - Sei rinvii a giudizio e un proscioglimento nell'ambito dell'inchiesta del pm Emilio Gatti per abuso d'ufficio in relazione all'assegnazione di lavori impiantistici in un concessionario del porto di Genova nel periodo tra il 2007 e il 2009. Il gip Massimo Cusatti ha prosciolto l'ex segretario generale dell'Autorità Portuale Erido Moscatelli, difeso da Massimo Ceresa Gastaldo, il quale era accusato di un episodio di abuso d'ufficio. Il giudice ha rinviato a giudizio Andrea Pieracci (primo a sinistra nella foto), dirigente dell'Autorità portuale, difeso dall'avvocato Carlo Biondi; il geometra Bruno Boetto (avvocato Sabrina Franzone), Sabrina e Maurizio Bongini, titolari dell'omonima ditta (avvocato Stefano Savi). A giudizio anche la ditta Bongini e la cooperativa Edil Atellana (quest'ultima assistita dall'avvocato Massimo Boggio) che sono imputate esclusivamente per la violazione della legge del 2001 sulla responsabilità delle imprese. Secondo l'accusa entrambe avrebbero goduto di un trattamento privilegiato. Gli imputati sono accusati, a vario titolo, di due episodi di abuso d'ufficio e di due di truffa collegata ad altrettanti falsi per lavori svolti per conto di un concessionario nel porto di Genova.

Msc invade la città con Preziosa Costa Crociere torna ad affacciarsi

SUL versante dei traghetti — commenta Edoardo Monzani — la flessione si è fatta sentire particolarmente sulla Sardegna e sulla Corsica, mentre è stata buona la tenuta del Nord Africa». L'attenzione è spostata adesso sull'anno in corso, che sarà denso di novità per le Stazioni Marittime. Continueranno a crescere le crociere, con un aumento delle "toccate" delle navi stimato nel 40%, anche se le incognite legate alla crisi potrebbero incidere sui numeri. Si arriverà al record storico del milione di passeggeri, dato che spingerà la Lanterna nel gotha dei grandi scali croceristici. Protagonista sarà ancora Msc, ma Genova potrà contare anche sulle navi di Royal Caribbean, secondo gruppo mondiale che raddoppierà i suoi scali, e su Pullman Tour. Nella seconda parte dell'anno ci sarà poi anche qualche accosto di Costa «con cui — riflette Monzani — I rapporti sono decisamente migliorati rispetto al passato, facendo ripartire il dialogo». Il 23 marzo ci sarà poi a Genova il battesimo della nuova ammiraglia della Msc, Preziosa. «Sarà un grandissimo evento internazionale, molto spettacolare e pirotecnico — anticipa Monzani — che coinvolgerà tutta quanta la città. Per l'occasione l'authority provvederà alla copertura del nuovo ponte Mille12 e la struttura resterà poi permanente ». Restano pesanti le incognite sui traghetti. Il costo del bunker, altissimo, penalizza le compagnie e la crisi continua a mordere e a deprimere i consumi. Una sorta di tempesta perfetta che vedrà ridurre il peso di compagnie come Gnv e Moby. Il servizio continuerà ovviamente a essere svolto, ma in forma ridotta rispetto al passato. Potrebbe invece crescere la Cin (che ha rilevato Tirrenia). Il Comune, intanto, ha messo in vendita il suo 5% di azioni. Potrebbero interessare proprio a Cin (oggi titolare del 2), in un momento di ripresa dei traffici.

Orient Overseas Container Line migliora le performance economiche

Tung: il 2013 sarà nuovamente un anno impegnativo

Nel 2012 la società armatoriale Orient Overseas Container Line (OOCL) di Hong Kong ha registrato un netto miglioramento dei risultati finanziari avendo archiviato l'esercizio annuale con un utile netto di 297 milioni di dollari su ricavi per 6,5 miliardi di dollari, con incrementi rispettivamente del 63,0% e del 7,4% sul 2011. L'utile operativo è ammontato a 329 milioni di dollari (+88,2%).

Lo scorso anno la flotta di portacontainer della compagnia ha trasportato volumi di carico pari a oltre 5,2 milioni di container teu, con una progressione del 3,7% sul 2011.

La crescita dei risultati economici del 2012 è stata generata principalmente dal rialzo dei risultati nella seconda metà dell'anno, periodo che OOCL ha chiuso con un utile netto di 180 milioni di dollari ed un utile operativo di 189 milioni di dollari su ricavi per 3,3 miliardi di dollari rispetto ad un utile netto di 7,0 milioni di dollari ed un passivo operativo di 13,8 milioni di dollari su ricavi per 3,1 miliardi di dollari nel secondo semestre del 2011.

Tuttavia la crescita nel secondo semestre dello scorso anno è stata prodotta principalmente nel corso del terzo trimestre, dato che alla fine del 2012 la compagnia di Hong Kong ha accusato l'impatto di un peggioramento del mercato, come ha spiegato C C Tung, presidente di Orient Overseas (International) Ltd. (OOIL), capogruppo di OOCL : «se il 2012 è stato un anno proficuo per il gruppo - ha precisato - il mercato del trasporto containerizzato ha continuato ad essere impegnativo dato che il settore fatica ad assorbire la rilevante capacità delle navi di nuova costruzione e nel contempo a far fronte al perdurare di un indebolimento della domanda. I noli - ha ricordato - sono stati ad un livello particolarmente basso all'inizio dell'anno, ma si sono rialzati nell'arco del primo semestre e nella seconda metà del 2012. Durante questo periodo il settore è stato in grado di assorbire la nuova capacità che è stata presa in consegna, ma nel quarto trimestre, con l'ulteriore deterioramento delle economie dell'eurozona e con la crescita in sordina negli Stati Uniti, si è assistito ad un deterioramento sia dei noli che dei load factor, dato che l'eccesso di capacità è stato accompagnato da una domanda inadeguata, dando come risultato un finale dell'anno deludente».

«Dopo una rilevante performance nel primo semestre e un soddisfacente terzo trimestre - ha proseguito Tung - nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno la redditività operativa di OOCL ha subito l'impatto della pressione sui noli. La pressione della concorrenza è stata più intensa sulla rotta Asia-Europa, dato che i vettori hanno cercato di preservare i volumi nonostante una contrazione del livello dei traffici. Una parziale attenuazione di questa pressione è giunta da una discesa dei prezzi del bunker fuel rispetto ai livelli molto elevati registrati nella prima metà dell'anno, che è rimasta stabile fino alla fine dell'anno».

Secondo Tung, «l'anno che abbiamo davanti sembra essere difficile come lo è stato il 2012. Più di altri settori industriali - ha osservato il presidente di OOIL - il trasporto marittimo containerizzato è influenzato dalle condizioni dell'economia mondiale che hanno un impatto sui volumi degli scambi e riteniamo che un ulteriore prolungato periodo di bassa crescita economica proseguirà dopo gli ultimi quattro anni di crisi economica. Se la situazione economica negli Stati Uniti sta migliorando - ha spiegato - il ritmo della ripresa economica continua ad essere lento e la domanda dei consumatori continua ad essere debole. La prolungata deflazione in Europa ha causato un calo delle importazioni

dall'Asia e, con le economie della zona dell'euro in continua lotta, sussiste la possibilità che un'ulteriore contrazione si verifichi prima di una ripresa».

«Con un ulteriore aumento della capacità determinato dalle navi di nuova costruzione in consegna nel 2013 - ha rilevato ancora Tung - la concorrenza e la conseguente pressione sui noli continueranno ad essere intense. La capacità del settore di assorbire ulteriore capacità è stata messa alla prova e ci sono rischi per i livelli di servizio dato il ridotto numero di rotazioni che sono operate sulle principali rotte commerciali».

Battezzata la prima di una serie di otto nuove portacontainer da 13.386 teu della cinese COSCON

La "COSCO Belgium" sarà impiegata nel servizio NE3 che collega l'Asia con il Nord Europa

Nei giorni scorsi nel cantiere navale di Nantong della Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co. (NACKS) è stata battezzata la *COSCO Belgium*, una nuova portacontainer da 13.386 teu del gruppo armatoriale cinese China Ocean Shipping (Group) Co. (COSCO). La nave è la prima di una serie di otto portacontainer della medesima capacità in costruzione presso lo stabilimento navalmeccanico per la compagnia COSCO Container Lines (COSCON) del gruppo COSCO.

La *COSCO Belgium* sarà impiegata nel servizio di linea North Europe Express 3 (NE3) dell'alleanza armatoriale CKYH (COSCON, "K" Line, Yang Ming e Hanjin Shipping) che collega l'Asia con il Nord Europa effettuando scali a Tianjin, Dalian, Qingdao, Ningbo, Singapore, Rotterdam, Felixstowe, Amburgo, Anversa, Yantian, Hong Kong e Xingang.

L'Autorità Portuale di Trieste avvia la procedura per dotarsi del sistema di gestione ambientale EMAS

L'obiettivo è il miglioramento ambientale continuo

L'Autorità Portuale di Trieste ha avviato la procedura per l'Analisi Ambientale Iniziale con l'obiettivo di dotarsi del sistema EMAS (Environmental Management and Audit Scheme, Sistema di gestione e controllo ambientale), certificazione a carattere volontario i cui contenuti sono stati definiti dal regolamento (CE) n. 1221 del 25 novembre 2009. Il sistema europeo EMAS prende in considerazione siti territoriali definiti, sotto il controllo di un'organizzazione, che comprendono attività, prodotti e servizi e comporta un impegno scritto e pubblico dell'organizzazione ad operare nel rispetto delle norme con lo scopo di un miglioramento ambientale continuo.

«I vantaggi che possono scaturire da una registrazione EMAS - ha spiegato l'Autorità Portuale - sono legati a due aspetti fondamentali del regolamento: la Dichiarazione Ambientale, importante documento destinato soprattutto agli organi di controllo e all'opinione pubblica, e il Sistema di Gestione Ambientale che sarà adottato dall'Autorità Portuale. Con la Dichiarazione Ambientale, l'ente portuale si doterà di una nuova strategia gestionale, in stretto rapporto con i propri utenti, impegnandosi a realizzare un progetto di continuo miglioramento delle performance ambientali in tutta trasparenza. Nello stesso tempo il documento è destinato anche alla pubblica amministrazione, competente per i controlli ambientali: la cadenza annuale dell'aggiornamento della Dichiarazione Ambientale e la relativa convalida da parte di un verificatore accreditato, è garanzia di un comportamento conforme alle normative ambientali vigenti, e limita dunque il rischio di incorrere in sanzioni penali e civili. Con il sistema di gestione ambientale EMAS ci saranno sensibili vantaggi interni all'organizzazione grazie all'ottimizzazione e gestione dei processi, mettendone in luce ogni singolo aspetto, in modo da prevenire episodi che possano bloccare o ritardare le attività. Il risultato è inoltre garantito dal coinvolgimento di tutti i livelli aziendali, instaurando così un clima di collaborazione e responsabilità, che sono alla base per effettuare il salto di qualità nel sistema di gestione dell'Autorità Portuale».

Nasce nuovo consorzio per logistica e trasporti

PORDENONE - Italia e Serbia insieme per sviluppare un sistema integrato di logistica e potenziamento del sistema dei trasporti. A questo fine è stato costituito un consorzio italo-serbo, composto da enti pubblici e privati. L'iniziativa è scaturita dal Tavolo Trasporti istituito nell'ambito del progetto "Destinazione Kragujevac", che ha preso avvio nel Maggio 2011 per mano dello Sportello per l'internazionalizzazione della Regione Friuli Venezia Giulia - Sprint Fvg sotto l'egida della Direzione regionale all'internazionalizzazione. Il Consorzio è stato presentato a Pordenone dal presidente di Finest, Renato Pujatti, e dall'assessore regionale all'Internazionalizzazione Elio De Anna. «Il Consorzio può essere considerato un "incubatore" di molteplici iniziative - ha detto Pujatti - e avrà il compito di sviluppare una puntuale e approfondita analisi de flussi di scambio Italia-Serbia, attraverso lo studio dei volumi e delle tipologie dei trasporti, la valutazione della qualità della domanda e offerta e l'analisi delle esistenti modalità di trasporto e organizzazione».

Da tali analisi, ha aggiunto il presidente di Finest, «verrà stimolata la creazione di joint venture italo-serbe, con eventuale partecipazione di Finest, che offrano i servizi di cui si delinea la carenza e che siano così da volano per la crescita economica di entrambi i Paesi». De Anna ha poi posto l'accento sull'esigenza evidenziata dalle imprese di voler potenziare l'interscambio con la Serbia, ritenuto strategico per molte aziende del Friuli Venezia Giulia. «Il consorzio svolgerà anche una funzione di ricerca di finanziamenti - ha detto l'assessore - per lo sviluppo dell'attività in supporto alle aziende che si approcceranno al mercato serbo»

«Costa Toscana» presente al Cruise Shipping di Miami

LIVORNO - I porti di Livorno e Portoferraio insieme alla Regione Toscana parteciperanno al Cruise Shipping Miami 2013, la più importante fiera del settore crocieristico al mondo, in programma dall'11 al 14 Marzo. Sarà una partecipazione straordinaria perché nasce da un progetto complesso e ambizioso chiamato "Costa Toscana Cruise", ideato da Porto di Livorno 2000, che la Regione, attraverso l'Agenzia Toscana Promozione, ha riconosciuto ed inserito nel Piano regionale promozionale. Tale progetto consiste in un intervento forte e capillare di promozione e comunicazione turistica verso il mercato americano che vede promuovere, non solo i porti di Livorno e Portoferraio come porte di accesso del traffico crocieristico nel Mediterraneo, ma la Toscana tutta: oltre le città d'arte, la costa, Livorno, le strade del vino, l'isola d'Elba e la costa degli Etruschi. L'appuntamento di Miami diventa perciò una occasione unica e prestigiosa per far conoscere al mercato americano e favorire l'incoming e lo sviluppo del turismo, anche la cosiddetta "altra Toscana", quella parte del territorio della provincia di Livorno che offre itinerari e percorsi turistici meno noti ma ricchi di bellezze, storia e cultura altrettanto suggestivi ed interessanti.

Al progetto di Porto di Livorno 2000 aderiscono oltre alle Autorità portuali di Livorno e Piombino Elba, il Consorzio strade del vino Costa degli Etruschi, la Camera di Commercio di Livorno, la Provincia, il Comune. Per presentare il progetto espositivo ed illustrare le opportunità commerciali e le ricadute economiche sul territorio a seguito della partecipazione al Cruise Shipping Miami 2013, si è svolta una conferenza stampa nella sala della Provincia alla quale hanno partecipato il presidente della Livorno Porto 2000 Roberto Piccini, l'assessore provinciale Paolo Pacini, l'assessore comunale Paola Bernardo, il segretario generale dell'Authority labronica Massimo Provinciali e il dirigente dell'Agenzia Toscana Promozione Alberto Peruzzini. Piccini nel breve intervento ha fatto notare che è «una grande novità che permetterà di presentare i porti di Livorno e Portoferraio e le eccellenze culturali e storiche della zona per un completo rilancio della provincia, delle crociere, del turismo e delle vacanze. Saranno proprio i prodotti che porteremo a Miami, ha detto Piccini, ad illustrare il territorio». L'assessore Paolo Pacini ha sottolineato che il segmento turistico, strategico per la Provincia e la Regione, creerà opportunità di lavoro per i giovani, per gli armatori e per i tour operator. Livorno con un milione di crocieristi che sbarcano sulle banchine portuali deve esporre il suo modello all'estero e lanciare la sfida agli scali mediterranei». Intervento flash del segretario generale dell'Authority livornese Massimo Provinciali che dopo aver sottolineato il rapporto strategico che esiste fra l'Autorità labronica e la Livorno Porto 2000, ha fatto notare quanto sia importante il settore delle crociere per lo scalo labronico «basta pensare - ha detto - che guardando il riassunto dei traffici 2012, solo la "voce" crociere ha rilasciato un ampio dato positivo. Non ci sono "contenziosi" fra merci e crociere, sono due realtà di fondamentale importanza per il porto». La conferenza è terminata con la proiezione di diapositive, illustrate dalla responsabile comunicazione e marketing della Porto 2000 Serena Veroni.

Progetto Seatoland: si parlerà di futuro

LIVORNO - Avete presente il famosissimo mercato dei fiori inaugurato nel 1862 ad Amsterdam, quella festosa e pulsante fiera di tulipani e narcisi che ogni giorno colora e profuma le stracolme bancarelle natanti del canale Singel? Ecco, tra poco potreste trovare qualcosa di simile anche a Livorno. L'idea, elaborata dall'architetto Alessandro Rosselli assieme ai tecnici della Port Authority all'interno del progetto comunitario Seatoland, promette infatti di rivoluzionare il sistema dei fossi medicei con la realizzazione di un mercato galleggiante nello specchio d'acqua antistante la Fortezza Nuova. «L'obiettivo - spiega Rosselli - è quello di trasferire il tradizionale "mercatino americano" dalla sede provvisoria attuale, sui piazzali della Stazione Marittima, nel cuore della città storica, in fregio ai complessi monumentali della città buontalentina. La sua realizzazione consentirebbe di dare ancora più significato al tradizionale "giro dei fossi in battello", attività di promozione turistica già in essere». La proposta si basa sull'utilizzo di container, che formeranno, l'uno a fianco all'altro, aggregati galleggianti flessibili ed ordinati, realizzabili fuori opera e facilmente trasportabili attraverso le vie d'acqua esistenti. Ogni modulo sarà formato da una piattaforma flottante del medesimo tipo di quelle utilizzate per i pontili galleggianti, opportunamente attrezzata dal punto di vista impiantistico ed autonoma sul piano energetico, sulla quale verrà collocata l'unità commerciale rappresentata dal container esistente. Il contenitore sarà poi rivestito da una sovrastruttura in acciaio zincato verniciato, legno idrofugato e fibra di vetro che costituisce l'involucro visibile dell'unità commerciale. Una illuminazione notturna efficace ma non intensa valorizzerà il sistema complessivo del mercato flottante senza sminuire la presenza e la visibilità dell'apparato monumentale della Fortezza Nuova. «Tale nuova configurazione - sottolinea sempre Rosselli - esalta una doppia tradizione livornese: da un lato quella legata alla navigazione dei fossi per diporto, attività sportive e di promozione turistica. Dall'altro quella del Mercato delle Pulci, dove sono trattati pezzi d'antiquariato, abiti retrò, gioielli vintage, argenteria e mobili, ma soprattutto vestiario, accessori ed oggetti militari, correlati alla vicina presenza della base americana di Camp Darby». «Si tratterebbe del primo mercatino delle pulci flottante in Europa - annuncia Claudio Vanni, che dell'Authority è il responsabile del progetto Seatoland -; la sua realizzazione, se ben promossa sul piano del marketing urbano, potrebbe rappresentare un ottimo elemento per il rilancio della immagine di Livorno nel mercato turistico e crocieristico internazionale».

La proposta del mercato galleggiante verrà presentata domani al convegno internazionale "Seatoland, un contributo per il Piano regolatore portuale di Livorno", alle ore 9.00 nella sede del "Lem" - Livorno Euro Mediterranea, in piazza del Pamiglione 1. Seatoland è un progetto congiunto di cooperazione territoriale finanziato con i fondi Fesr (Fondo europeo di sviluppo regionale) che prevede, tra le altre cose, lo sviluppo di strategie di rafforzamento dei territori per favorire l'integrazione tra città portuali ed entroterra. Il partenariato di Seatoland è composto da: Comune di Siviglia (capofila), Comune della Spezia, Feports (Valencia), Autorità portuale di Livorno, Fondazione Temi Zammit (Malta), Consiglio locale di Birgu (Malta), Autorità portuale del Pireo (Grecia), cui si aggiunge l'Autorità portuale della Spezia.

Le cellulari da consegnare nel 2013 hanno una capacità di 1,68 mln di teu

LIVORNO - (M. B.) Secondo l'ultima analisi eseguita da Alpha-liner, aggiornata al primo Marzo, la capacità delle nuove navi porta container che devono essere consegnate nel 2013, ammonta a 1,68 milioni di teu, stabilendo così un nuovo record storico, superando il precedente primato di 1,57 milioni di teu registrato nel 2008. Da notare che questo risultato sarà raggiunto nonostante la decisione adottata da diversi armatori, di posticipare la consegna di alcune delle loro nuove unità. Le deboli condizioni del mercato, infatti, hanno spinto le compagnie di navigazione a posticipare al 2014 la consegna di nuovo tonnellaggio, per circa 200.000 teu, originariamente previsto per il 2013, con ulteriori rinvii che dovrebbero essere con fermati nei prossimi mesi. In particolare, il numero delle navi da oltre 10.000 teu che saranno consegnate nel corso di quest'anno è sceso a 41 unità. Anche supponendo che nei prossimi mesi venga rinviata la consegna di ulteriori 100.000 teu, le consegne totali di nuove navi sono ancora significativamente superiori a quelle degli ultimi quattro anni, per cui - prosegue Alphaliner - l'eccesso di offerta nel mercato delle portacontainer potrebbe continuare fino al 2014. Le deboli condizioni del mercato, hanno portato anche a un'ondata di demolizioni. Trentasette navi per un totale di 80.000 teu, sono state avviate alla demolizione nei mesi di Gennaio e Febbraio, mentre a Marzo, altre dieci navi per un totale di 20.000 teu, sono già destinate alla rottamazione. Alla fine di quest'anno, il totale delle demolizioni previste potrebbe superare i 400.000 teu, che sarebbe il livello più alto mai registrato per le portacontainer, se dovesse persistere l'attuale tasso di rottamazione.

Stop al rigassificatore di Gioia Tauro tra spinte e tafferugli

REGGIO CALABRIA

C'è chi dice fossero 300 e c'è invece chi è arrivato a contarne 400 compresi i bambini e i ragazzini dei licei (un centinaio, si dice) che sono arrivati fin qui sulle banchine del porto di Gioia Tauro sui pulmini messi a disposizione dalle amministrazioni comunali. Tra coloro che si oppongono, infatti, ci sono le amministrazioni municipali di San Ferdinando e di Rosarno.

Certo è che i manifestanti che ieri hanno bloccato le entrate dell'Autorità portuale di Gioia Tauro erano agitati. Molto agitati e decisi a tutto pur di fermare, hanno detto, il rigassificatore che la Lng Medgas terminal, la società creata da Sorgenia (gruppo Cir) e dalla Iren, intende costruire a Gioia Tauro. E sono arrivati alla violenza pur di impedire la riunione del comitato portuale di Gioia Tauro che doveva decidere sulla concessione demaniale per la costruzione di un impianto che ha già avuto tutte le autorizzazioni previste dalla legge per un'opera del genere.

Scene già viste tante volte: c'è di mezzo la politica ma purtroppo c'è anche chi mesta nel torbido. Si dice, ancora, che ai pescatori arrivati fin qui a protestare contro il rigassificatore sia stato raccontato che l'impianto avrebbe distrutto i pesci e tolto loro il pane di bocca. Da qui l'esasperazione e l'agitazione.

A rimetterci più di tutti il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria Lucio Dattola, noto per essere una persona mite e affabile, spintonato e finito a terra con qualche contusione e tanto spavento che si sono sommati all'inevitabile rabbia. Gli altri, tra cui il presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa, hanno preso insulti e sputi e hanno poi deciso di andare via.

Così il fronte del no al rigassificatore che va dall'area antagonista e dei centri sociali, al Movimento 5 Stelle (erano presenti ieri un deputato e un senatore del movimento di Grillo) passando per Sinistra e libertà e un pezzo della sinistra, bloccando l'ingresso ha intanto portato a casa un risultato: il rinvio a data da destinarsi e in un luogo da definire del Comitato portuale che dovrà decidere sulla concessione demaniale dei 46 ettari nell'area dello scalo calabrese su cui sarà costruito l'impianto di rigassificazione e le altre opere previste, come la piastra del freddo tanto attesa dagli imprenditori locali per i benefici che potrebbe portare all'industria della trasformazione agroalimentare.

L'accelerazione della decisione del Comitato portuale era stata resa possibile dalle previsioni contenute nell'articolo 38 della legge 134/2012 che fissa un termine di 60 giorni dalla presentazione della domanda da parte delle imprese per la concessione demaniale. L'opera è ritenuta da molti strategica e non solo perché insieme ad altre contribuirebbe a garantire forniture di gas al nostro Paese che ancora recentemente con il blocco del gasdotto libico ha dovuto fare i conti con la dipendenza dall'estero. È ritenuta anche importante per ciò che significa un investimento di circa un miliardo e un cantiere che impiegherà 600 persone i quali potranno

arrivare a mille nei momenti di picco mentre gli addetti a regime saranno 125 diretti e almeno 500 nell'indotto.

«Abbiamo ritenuto opportuno - spiega Giovanni Grimaldi, presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro che presiede anche il comitato portuale - rinviare la decisione sulla concessione demaniale alla Lng Medgas per problemi di ordine pubblico. Torneremo a riunirci più avanti e ho già chiesto al prefetto di garantire una situazione di maggior sicurezza». E se anche la prossima riunione dovesse andare a vuoto? «Non credo e mi auguro che non sia così - dice sempre il presidente dell'Autorità portuale - in ogni caso va spiegato subito, per sgomberare il cam-

po da equivoci, che il Comitato portuale non è chiamato a dare il via libera alla costruzione del rigassificatore ma a decidere su un atto amministrativo quale è la concessione demaniale. Tocca ad altri dare il via libera alla costruzione dell'impianto e se il territorio o parte del territorio non è d'accordo è con altri strumenti che deve far valere le proprie ragioni».

I tempi in questo caso restano importanti: il completamento è previsto per la fine del 2017 ma più realisticamente se ne parlerà per i primi mesi del 2018. Ora, a parte che il 14 febbraio l'impianto di Gioia Tauro ha ricevuto il definitivo via libera con il Decreto interministeriale di autorizzazione alla costruzione ed esercizio dell'impianto di rigassificazione e delle opere connesse, quello che emerge è che in caso di mancata decisione da parte del Comitato portuale possa essere chiamato a decidere un commissario *ad acta* anche alla luce di quanto previsto dal decreto sviluppo. I vertici dell'azienda (Pier Filippo Di Peio, Ceo di Sorgenia trading e Valter Pallano per Iren Mercato) ieri hanno deciso di non commentare in alcun modo i fatti. In attesa di novità.

Il Paese non se lo può più permettere

di **Giorgio Santilli**

Bloccare o frenare le imprese, la loro capacità progettuale, la loro volontà di innovazione, è un modo per condannare un Paese alla stasi, al declino, a tassi di crescita irrilevanti. Tanto più questo vale per l'Italia che oggi deve vincere due sfide capaci di garantire da sole alcuni punti aggiuntivi di Pil per gli anni futuri: il riorientamento delle produzioni tradizionali a criteri di sempre maggiore sostenibilità ambientale e la infrastrutturazione materiale e immateriale del territorio. Senza questi due motori difficilmente si potrà imporre una discontinuità vera e duratura rispetto all'attuale orizzonte di bassa crescita.

Eppure, proprio l'Italia è il Paese che, forse più di ogni altro al mondo, certo più di ogni altro nel mondo occidentale, ha inventato e sperimenta originali modalità per bloccare e frenare le imprese: veti, ingessature, ritardi, un apparato burocratico mostruoso che ha le radici culturali più profonde in un contesto risalente ancora alla guerra fredda, prima che la caduta del muro di Berlino e la globalizzazione accelerassero i rapporti economici di ogni tipo. In questo apparato burocratico smisurato ci sono due strumenti che costituiscono, non da oggi, vere e proprie «emergenze» e che i fatti di cronaca si incaricano ogni giorno di portare alla nostra attenzione. Due «emergenze» che mettono le nostre imprese in una condizione di forte svantaggio competitivo rispetto ai loro concorrenti.

La prima è l'eccesso di vincoli burocratici e autorizzativi sul fronte ambientale che ieri Confindustria ha riportato alla ribalta confrontando tempi e costi delle autorizzazioni integrate ambientali in Italia e nel resto d'Europa.

Si è replicato al ministero dell'Ambiente, dagli anni '80 in poi, il modello di una pubblica amministrazione pletorica che costruisce e utilizza poteri non di rado ridondanti per rendere più faticoso, più costoso e più lento l'iter dei procedimenti autorizzativi delle imprese. Tutto questo a danno del potenziale di crescita e di investimento delle imprese stesse, un bene che oggi è quanto mai prezioso e che il Paese non si può più permettere di perdere.

Spesso questi iter amministrativi complessi e questi poteri interdittivi hanno difeso, più che l'ambiente, i diversi ambientalisti che si sono succeduti al ministero dell'Ambiente e di cui oggi il Movimento 5 Stelle sembra volersi proporre come erede della forma più radicale, in nome del blocco incondizionato di qualunque opera di sviluppo sul territorio.

La dimostrazione che un'alternativa a questa ecoburocrazia massimalista e autoreferenziale sia possibile arriva, in fondo, dalla stessa azione del ministro Clini, che ha iniziato un'opera di disboscamento, bloccata per altro dalla insensibilità dell'ultimo Parlamento al tema delle semplificazioni (il disegno di legge relativo non è mai stato neanche esaminato dalle commissioni). Il caso dell'Ilva, con tutti i suoi paradossi, ha intanto dimostrato che si può fare difesa dell'ambiente in modo "attivo" e rilasciare una autorizzazione integrata ambientale in pochi mesi, non in cinque anni, migliorando anche il livello qualitativo degli impegni chiesti all'impresa.

Considerazioni analoghe si possono fare oggi per le valutazioni di impatto ambientale su infrastrutture e

impianti energetici, per il susseguirsi di conferenze di servizi che mai arrivano a decisioni definitive, per le procedure autorizzative delle bonifiche, per certi silenzi-rifiuto previsti su vincoli paesaggistici che costituiscono la morte di una pubblica amministrazione "attiva" e responsabile.

La seconda emergenza è anche un'autentica vergogna nazionale: i mancati pagamenti della pubblica amministrazione alle imprese creditrici. Fortunatamente, anche tra le forze politiche comincia ad affacciarsi l'idea che il problema vada risolto o

almeno si debba avviare a soluzione. Nessun politico e nessun ministro dell'Economia hanno finora spiegato in base a quale principio giuridico o a quale assunto di logica proprio lo Stato, che dovrebbe garantire la legalità, si presenti oggi ai cittadini e alle imprese come bugiardo, scorretto e noncurante delle regole e dell'etica degli affari. Aspettiamo di vedere il passaggio dalle parole ai fatti e contiamo che, qualunque Esecutivo possa nascere da questa difficile crisi, metta all'ordine del giorno del primo Consiglio dei ministri il rimborso di una consistente quota dei 70-80 miliardi di crediti vantati dalle imprese.