

# RASSEGNA STAMPA 14 GENNAIO 2013

Fonte:



## **Psa, traffici +5,2% nel 2012**

Singapore - La società terminalistica Psa di Singapore ha chiuso il 2012 con la movimentazione nel mondo di poco più di 60 milioni di teu, con una crescita del 5,2 per cento rispetto al 2011. A Singapore la crescita è stata del 6,4 per cento a 31,2 milioni di teu, mentre gli altri terminal del gruppo hanno movimentato complessivamente 28,8 milioni di teu (+3,9 per cento).

Il porto di Singapore ha chiuso il 2012 con il nuovo record di traffico, salito complessivamente a 537,6 milioni di tonnellate (+1,2 per cento). Record anche per gli approdi di navi in termini di tonnellate di stazza lorda: nel 2012 il volume di stazza lorda (+6,1 per cento).

## **Per Maersk Line basta nuove navi**

Copenaghen - Maersk Line, la più grande compagnia di trasporto marittimo container del mondo, ha reso noto di che non progetterà più nuova capacità per almeno i prossimi due anni, e benché il prossimo anno il contesto rimarrà ancora difficile, alla fine del 2013 i risultati saranno migliori dei 12 mesi appena passati.

Controllata dal gruppo danese Ap Moeller-Maersk - e in sostanza barometro del settore, controllando il 15 per cento dei container trasportati via mare in tutto il mondo - la compagnia è tornata all'utile nel terzo trimestre di quest'anno grazie a un rimbalzo dei noli, dopo quattro trimestri consecutivi in rosso.

## **Porti americani traffici in calo**

New York - Mentre continuano le trattative tra i portuali della International Longshoremen's Association e l'associazione datoriale United States Maritime Alliance in tutti i porti della East Coast americana, il rapporto Port Tracker della National Retail Federation, realizzato in collaborazione con Hackett Associates, prevede una crescita modesta dei volumi delle importazioni.

In particolare, il rapporto rende noto che nel mese di novembre negli scali di Los Angeles-Long Beach, Oakland, Tacoma, Seattle, Houston, New York-New Jersey, Hampton Roads, Charleston, Savannah, Miami, Fort Lauderdale e Port Everglades sono stati movimentati complessivamente 1,2 milioni di teu, con un decremento del 2,8 per cento rispetto allo stesso periodo del 2011, e dell'8,6 per cento rispetto a ottobre.

Nel primo semestre del 2012 in questi porti sono stati movimentati 7,7 milioni di teu, con un incremento del 2,9 per cento, sopra le previsioni di inizio anno, che avevano fissato al 30 giugno una movimentazione complessiva di 7,3 milioni di teu.

## **Costa, l'orgoglio più forte del disastro**

Genova - E' appena un anno fa quando nella trama mortale, Costa Crociere rischia in un lampo d'essere annientata sul piano dell'immagine, dei conti economici, della tenuta occupazionale, della credibilità. Il rigurgito anti navale è agghiacciante, il perenne deficit della politica annulla ogni protezionismo dell'industria marittima. Stritolato dalla catastrofe e dalle speculazioni finanziarie, il marchio è screditato, delegittimato nella sua stessa sostanza d'impresa e piomba ai minimi storici. A un passo dal tracollo: la leggenda vecchia di cent'anni si sgretola sotto le picconate globali.

A distanza di dodici mesi, la resurrezione di Costa non stempera il dolore ma segnala una svolta profonda nel modo di concepire il business sul mare: la compagnia genovese non scappa, non si maschera al riparo di mutazioni genetiche, non si sottrae alle responsabilità morali ed economiche del naufragio della "Concordia". Non trasforma in alibi l'errore sciagurato e riesce a gestire con dignità e ingenti risorse le conseguenze devastanti della tragedia. Il recupero è così significativo, che nel periodo aprile-maggio 2012 Costa Crociere registra un incremento del 28% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente, fino a superare in primavera inoltrata la cifra di un milione di prenotazioni. Soddisfacente la stagione estiva. Tutto esaurito a Natale e Capodanno sulle 14 navi operative nel Mediterraneo, nei Caraibi, in Sud America, in Estremo Oriente, nel Mar Rosso e negli Emirati Arabi. Un mezzo miracolo? Il mare dà, il mare toglie. Ma se Costa è riuscita a consolidare la sua leadership europea nello stesso momento in cui il banco rischiava di disintegrarsi con conseguenze drammatiche per lo shipping nazionale e il mondo del lavoro, la spiegazione va forse individuata nella trasparenza e nella tenuta aziendale, nella capacità di investire immediatamente centinaia di milioni di euro nei programmi di sviluppo e nell'impegno massiccio a favore della sicurezza.

Il resto l'hanno fatto la fiducia dei clienti, il sostegno delle agenzie di viaggio, un'accorta politica di prezzi, le iniziative promozionali e le strategie di marketing. Un ruolo importante nel salvataggio del marchio Costa, l'ha certamente giocato l'azionista americano, Micky Arison, proprietario di Carnival. Che ha compreso al volo come non bastasse piangere i morti e soccorrere i superstiti per saldare i conti con il destino. Carnival e Costa hanno trasformato la sciagura in occasione per una rivisitazione complessiva del sistema. E il mercato ha capito. Il primo obbligo assegnato da Arison al nuovo management di Costa – guidata oggi dall'ad tedesco Michael Thamm e dal direttore generale genovese Gianni Onorato – è usare tutte le azioni necessarie perché un incidente del genere non accada mai più. Nelle settimane immediatamente successive al naufragio della "Concordia", in stretta collaborazione con le altre compagnie mondiali, Costa Crociere ha volontariamente intrapreso la Cruise Industry Operational Safety Review: una preventiva, supplementare e completa revisione della sicurezza operativa dell'industria delle crociere, che introduce dieci nuove procedure oltre agli attuali standard normativi internazionali. Non solo. Nel momento più cupo della crisi, l'azienda genovese ha confermato tutti i suoi impegni e progetti di sviluppo per il futuro. Lo scorso marzo è stata consegnata Costa Neoromantica, frutto di un restyling da 90 milioni di euro eseguito dai Cantieri San Giorgio del Porto. A maggio la compagnia ha ritirato da Fincantieri la nuova Costa Fascinosa (500 milioni di euro). Un mese fa è iniziata a Marghera la costruzione di Costa Diadema (nuova ammiraglia in consegna a fine ottobre 2014). E' la decima nave Costa costruita da Fincantieri in Italia dal 2000 ad oggi, per un investimento complessivo di 5 miliardi di euro. Confermati anche i progetti di sviluppo internazionali, con due navi destinate stabilmente in Asia dal maggio prossimo.

Ma è stata la difesa ad oltranza del lavoro e delle risorse umane il messaggio che forse più d'ogni altro ha rassicurato clienti e mercato mondiale. Nessun ridimensionamento ma ulteriore crescita: 200 nuove assunzioni porteranno a mille i dipendenti della sede di Genova, altre 600 unità verranno imbarcate sulle navi della flotta nel 2013. Regole, scelte e investimenti per prevenire e consolidare il peso economico e sociale di un'industria che nonostante i 260 milioni di clienti serviti negli ultimi dieci anni, ha rischiato in un lampo di essere annientata sul piano dell'immagine e della sostanza. Per un "inchino" al Giglio deciso dal comandante, si è frantumato in un istante il nucleo di valori comunemente riconosciuti. Costa ha ripreso il filo della trama, entrando forse per la prima volta in rapporto diretto non solo con il mercato, ma con la vita di tutti.

Giorgio Carozzi

## **Tasse di ancoraggio Federagenti in trincea**

Roma - L'aumento delle tasse di ancoraggio e dei diritti portuali rischia di far perdere competitività ai porti italiani e causare una riduzione del traffico. È l'allarme lanciato oggi dal presidente di Federagenti Michele Pappalardo commentando l'adeguamento dei tributi portuali che erano fermi al 1993, stabilito da un decreto interministeriale Trasporti-Finanze.

«Questo provvedimento - afferma Pappalardo - era nell'aria da tempo ma nessuno si aspettava tempi di applicazione così stretti. Come al solito, non si è tenuto in alcun conto che lo shipping lavora con particolari tempi di programmazione ed andare ora a spiegare ai nostri armatori che le previsioni di spesa fatte da tempo non sono più valide non è cosa semplice». «È indubbio - prosegue il presidente di Federagenti - che in un periodo di magra come quello attuale queste tasse diventano i maggiori se non unici introiti delle Autorità Portuali e quindi chiaramente per loro indispensabili, ma si deve anche dire che si corre il serio rischio di vedere vanificato il beneficio immediato per una possibile, se non certa, riduzione del traffico causa la perdita di competitività del porto».

Pappalardo auspica quindi che il prossimo governo, «con cui intendiamo aprire un dialogo franco ma serrato» si muova nell'ottica di una regia e una programmazione per la portualità nazionale.

## Entro gennaio nascerà la joint venture fra Clerici e d'Amico

L'Epifania ha portato a Paolo Clerici un po' di carbone statunitense, ma a breve dovrebbero arrivare anche nuove navi. È prevista, infatti, per le prossime settimane (forse già entro gennaio) la costituzione della joint venture con un nuovo partner che segnerà il ritorno all'armamento di proprietà da parte di Coeclerici. Il socio in questa nuova avventura, secondo quanto trapela da fonti vicine alla società, dovrebbe essere il Gruppo d'Amico. Il numero uno di Coeclerici aveva espresso l'intenzione di investire nell'acquisto di due navi portarinfuse secche (carbone, granaglie, ecc.) di portata compresa fra 75.000 e 85.000 tonnellate, costituendo entro fine 2012 una nuova società ad hoc ([S2S n.27/2012](#)). In questo modo il gruppo guidato da Paolo Clerici avrebbe modo di portare avanti la propria consolidata esperienza nella movimentazione via mare di materie prime, e in particolare di carbone, dove opera a livello internazionale da oltre un secolo sia come armatore che come noleggiatore. Nel frattempo, però, il Gruppo Coeclerici, ha rinforzato la propria posizione di mercato nel Nord America acquisendo il 51% della società Coal Network Inc. Da tempo lo stesso Clerici aveva anticipato questa possibile operazione annunciando che era in corso "una due diligence su una società statunitense che si occupa sia di trading che di logistica di carbone e gestisce un piccolo terminal alla foce del Mississippi. Se l'operazione andrà in porto – diceva Clerici – sarà l'occasione per mettere un primo piede nella logistica in Nord America e al tempo stesso ci consentirà di acquisire importante know-how e management". Il gruppo milanese ha ora annunciato con soddisfazione che questa acquisizione è stata portata a termine con successo attraverso la controllata Coeclerici Americas LLC, diventata azionista al 51% (con la possibilità di salire all'86% entro cinque anni) di Coeclerici Coal Network LLC e delle attività di Coal Network Inc. sul mercato statunitense. Quest'ultima, finora parte del gruppo Coal Equity Inc., ha un fatturato annuo di circa 90 milioni di dollari, un organico di 16 persone, sede a Mason (in Ohio) e opera nel mercato del trading di carbone nella regione dei fiumi Ohio e Mississippi. L'operazione appena portata a termine consente a Coeclerici di accrescere il proprio ruolo sul mercato statunitense sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta di carbone, in quanto i bacini carboniferi americani rappresentano una delle fonti più importanti sul panorama mondiale. L'attività del Gruppo Coeclerici si svolge infatti attraverso la divisione Mining, che si occupa dell'estrazione di carbone energetico da miniere di proprietà, la divisione Trading operante principalmente nella commercializzazione di materie prime quali carbone, antracite, coke, minerale di ferro e la divisione Logistica, che opera nel settore della logistica integrata, dall'attività di cabotaggio a quella di trasporto e trasbordo, la divisione Armatoriale che opera a servizio della divisione trading attraverso navi a noleggio. Il bilancio 2011 di Coeclerici aveva chiuso con un fatturato in salita del 24% a 583 milioni di euro, un Ebitda anch'esso in crescita di 11,5 milioni che ha raggiunto quota 44,9 milioni e un utile d'esercizio di quasi 18 milioni.

## Nuova linea ro-ro (e nuovo operatore) fra Trieste e la Turchia

Come [anticipato da S2S](#), è partito sabato scorso dal Molo VI il primo ro-ro di un nuovo servizio fra Trieste e la Turchia. Si tratta del Wessex (ribattezzato Qezban), unità costruita nel 2010 dai cantieri danesi di Odense, capace di trasportare 3.600 metri lineari di carico, che sarà messo in linea insieme ai gemelli Mercia (rinominato Paqize) e Kent (Hatche). A operare il servizio (le navi, di proprietà di una società lussemburghese riconducibile a Cobelfret, sono state prese a noleggio) sarà Ekol Lojistik, uno dei più importanti caricatori turchi, finora cliente di U.N Ro-Ro, la compagnia storicamente attiva fra Trieste e i porti turchi di Mersin e Pendik, cliente nel porto giuliano dell'agenzia marittima Samer. “La società turca, guidata dall'amministratore delegato Ahmet Musul, – ha spiegato Augusto Cosulich, numero uno di Fratelli Cosulich, l'agenzia marittima che rappresenterà la linea a Trieste – ha registrato negli ultimi due anni una considerevole crescita dei volumi, che non poteva più esser supportata dalla capacità di stiva del vettore finora utilizzato”. Di qui la decisione di organizzare un servizio in proprio dedicato al proprio carico, ma potenzialmente aperto, in futuro, a clienti terzi, in concorrenza, quindi, con le linee di U.N Ro-Ro. Non casuale la scelta del terminal, il Molo VI gestito dalla società EMT - Europa Multipurpose Terminals, facente capo alla storica casa di spedizioni triestina Francesco Parisi: “La crescita di Ekol è stata resa possibile anche dagli ottimi servizi ferroviari di collegamento con l'Europa centrale che partono dal Molo VI e che sono stati recentemente potenziati ([S2S n.35/2012](#))” ha proseguito Cosulich. Per la versatile società genovese (ma con origini triestine) il nuovo filone di business è un'ulteriore prova della propria ‘vicinanza’ alla Turchia: “Fratelli Cosulich ha propri uffici a Istanbul e Izmir e da un po’ di tempo è partner di un gruppo primario nello shipping turco come Arkas ([S2S n.2/2011](#)), una joint venture che sta andando a gonfie vele: il 2012 dovrebbe chiudersi con una movimentazione di 75.000 TEUs circa e per il 2013 prevediamo di arrivare a 100.000”.

## Container avanti adagio sulle banchine dello Stivale

Non si può certo stappare lo spumante, ma forse tirare un sospiro di sollievo sì, a leggere i dati di consuntivo dei traffici di container nei porti italiani a confronto con l'anno precedente. Il dato saliente è un lieve aumento global (+1%), che in un anni di tragedia come quello appena passato è comunque da considerare soddisfacente; si nota anche una certa incoerenza nei porti, con la crescita dei traffici per molti operatori e scali, ma al contempo drastiche diminuzioni per altri. Restano inalterate le posizioni di vertice, con un balzo in avanti deciso nei valori di MCT Gioia Tauro (2,72 milioni di TEUs, +18%) e VTE Genova (1,24 milioni di TEUs +9%), mentre la 'medaglia di bronzo' LSCT La Spezia registra invece un calo del 9% (990mila TEUs). Assai più distanti gli altri terminalisti, con incrementi più che discreti da parte di CICT Cagliari (+4,3%), TMT Trieste (+4,6%), SECH Genova (+14,5%), VECON Venezia (+11,1%) e Messina Genova (+3,1%); straordinaria, la performance di Reboria Genova che è cresciuta del 52,8%! Calano invece TDT Livorno (-13,7%), TCR Ravenna (-4%), SCT Salerno (-14%), Lorenzini Livorno (-14%), ma soprattutto crollano TCT Taranto e Reefer Vado, accomunati da un quasi identico saldo negativo (rispettivamente -55% e -53%). Tra i più piccoli, belle performance di TDG La Spezia (+10,6%), ACT Ancona (+11,8%), TSG Genova (+22,3%) ed EST Catania (+15,4%), mentre non desta preoccupazione il -12,6% di SERMI Pozzallo che attende nuovi traffici nel 2013 da MSC; sempre in Sicilia, scende anche il porto di Palermo di un analogo 12%. Diminuzione anche per Terminal Flavio Gioia Napoli (-3,1%) e Grendi Cagliari (-7,5%). Ottimo Bari (+164%), seppure su valori assoluti abbastanza bassi. Attività infine molto modesta per lo scalo di Monfalcone, con appena 812 TEUs. Tra le note liete a margine dei meri numeri, alcuni incrementi di capacità realizzati da parte di piccoli operatori. ACT Adriatic Container Terminal di Ancona ha completato a fine novembre l'acquisto di una gru semovente Gottwald per la gestione in proprio dell'intero ciclo, dall'arrivo della nave alle operazioni di imbarco e sbarco. Più a sud si è perfezionato nelle scorse settimane l'arrivo della seconda gru Fantuzzi MHC 130 a Catania per conto di Europea Servizi Terminalistici Srl; il mezzo, che era già in uso al terminal di Termini Imerese, è stato spostato ora sotto l'Etna per far fronte alla crescita dei volumi verificatasi nell'ultimo anno. Una seconda graduatoria stilata riguarda i porti che dispongono di più operatori terminalisti in concorrenza. Per costoro, già noto lo 'sfondamento' abbondante di quota 2 milioni di TEUs da parte di Genova (*S2S n. 50/2012*), che realizza un bel +11%, La Spezia ha chiuso l'anno con circa 1,25 milioni di TEUs, per un gap intorno al 5%, mentre a Napoli i contenitori movimentati nel 2012 sono stati 546.818 TEUs (+ 3,8% rispetto al 2011). Negative le annate a Venezia 428.000 TEUs (-6,6%) e Ravenna (-3,6%), bene invece Ancona (+7,4%). Per Livorno il valore in tabella non corrisponde a quello veritiero finale in quanto mancano i dati di alcuni terminalisti e dell'Autorità Portuale, perciò per omogeneità ci si è limitati a porre a confronto i dati di TDT e Lorenzini; l'esito per il porto labronico è comunque negativo, con un saldo di -11%.

Angelo Scorza



## Crociere tricolori col segno meno

C'è il segno 'meno' davanti al saldo tra i dati di traffico afferenti le crociere in Italia realizzati fra il 2012 e l'anno precedente. In attesa di informazioni da parte di alcuni porti ritardatari nel comunicare il consuntivo finale (mancano all'appello Messina, Trapani, Piombino-Portoferraio, Brindisi, Ancona, Cagliari e Marina di Carrara), i valori raccolti – che coprono peraltro quasi l'intera Top Ten nazionale (solo Messina, che aveva realizzato mezzo milione di passeggeri, potrebbe rientrarvi anche nel 2012) - evidenziano un decremento del 3,2% sul totale complessivo del Paese, pari ad un deficit di oltre 300mila unità. Il valore assoluto del movimento crocieristico sfonderà anche quest'anno – includendo pure i dati mancanti, che complessivamente valgono circa 1 milione – il tetto dei 10 milioni di passeggeri. In cima alla classifica non si notano variazioni nelle posizioni relative, coi tre gradini del podio ben saldi nella mani di Città Eterna (Roma-Civitavecchia 2,39 milioni di passeggeri), Serenissima (Venezia 1,77 milioni di passeggeri) e Vesuvio (Napoli 1,22 milioni di passeggeri). La novità è invece al quarto posto dove la Meloria (Livorno 1,03 milioni di passeggeri) supera la Torretta (Savona 810mila passeggeri), a sua volta insidiata da Genova (797mila passeggeri). Desti una certa preoccupazione il fatto che a calare siano le performance dei porti al vertice; infatti tra i primi sei, solo Livorno evidenzia un segno 'più', e anche piuttosto consistente (+11,7%), mentre per gli altri la diminuzione va dal -0,2% di Genova e -0,6% di Venezia al -14,6% di Savona (peraltro motivata da un fatto contingente quale la 'perdita' di una nave). Maluccio anche i porti leader di Civitavecchia (-7%) e Napoli (-5,3%). Nelle posizioni di retrovia, bene Bari (+5,5%), Catania (+27,8%), Olbia (+100,7%) e Trieste (+150,6%) – seppure su valori assoluti più modesti – male invece Palermo (-37,5%), Ravenna (-35,4%) e La Spezia (-49,3%). Da segnalare – come mera curiosità – la presenza nel business anche di un porto decisamente 'non passeggeri' come Taranto, dove nel 2012 c'è stato il transito di 277 passeggeri, mentre nel 2011 questi erano stati 284.

## Reazioni contrastanti sull'aumento delle tasse portuali

Con un Decreto firmato dal Ministro dei Trasporti Corrado Passera, di concerto col Ministro dell'Economia Vittorio Grilli, e pubblicato in Gazzetta Ufficiale lo scorso 5 gennaio, il Governo ha stabilito un cospicuo aumento delle tasse di ancoraggio e delle tasse portuali. Le aliquote sono state ritoccate al rialzo aggiungendovi "il 75% del tasso d'inflazione FOI accertato dall'ISTAT per il periodo dal 1° gennaio 1993 al 31 dicembre 2011, risultato pari al 59,3% dei valori vigenti", per un incremento complessivo di circa il 45% (0,75\*0,593) dei valori vigenti; di questo aumento il 66% è fin d'ora applicato, mentre il resto scatterà dal 2014. Inoltre, per gli anni successivi al 2014, l'adeguamento sarà calcolato su base annuale, "in ragione del 75% del tasso d'inflazione FOI accertato dall'ISTAT per l'anno precedente e decorre dal 1° febbraio di ciascun anno". Luigi Merlo, presidente dell'Autorità Portuale di Genova e di Assoporti, ha accolto positivamente la novità: "Era un provvedimento che attendevamo da moltissimo tempo, perché può rappresentare una importante boccata di ossigeno per i bilanci delle autorità portuali, che comunque, realtà per realtà, terranno conto delle difficoltà degli operatori e degli armatori in questa fase congiunturale. Per chiarezza va aggiunto che l'applicazione, essendo legata agli indici ISTAT, è obbligatoria, anche se le autorità portuali possono comunque intervenire sul quadro generale". È ancora da chiarire se gli enti preposti a scali di transshipment potranno continuare a beneficiare della possibilità di azzerare le tasse di ancoraggio, possibilità che per il momento sembrerebbe essere concessa in via transitoria fino al prossimo giugno: "Le valutazioni al riguardo sono ancora in corso" ha precisato Merlo. Di tenore decisamente più allarmistico il commento al provvedimento governativo rilasciato da Confetra, che ha allertato sul rischio che l'aumento "delle tasse di ancoraggio e delle tasse sull'imbarco e sbarco delle merci nei porti faccia allontanare dal nostro paese i grandi gruppi armatoriali internazionali". Secondo la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica "per una media nave da 8.000 container di circa 100.000 tonnellate di stazza la tassa di ancoraggio mensile passa da 72mila a 93mila euro nel 2013 e a 104mila euro nel 2014. La tassa annuale, da sottoscrivere con abbonamento, passa da 158mila a 204mila euro nel 2013 e a 228mila euro nel 2014. Per le portacontainer in servizio di transshipment di traffico internazionale, la tassa per ogni singolo scalo passa da 13mila a 17mila euro nel 2013 e a 19mila euro nel 2014. Complessivamente per i porti si può stimare un maggior gettito di 60 milioni di euro". Per queste ragioni il presidente dell'associazione Fausto Forti ha dichiarato che "la riforma portuale, compreso l'aspetto della tassazione nei porti, è uno dei grandi temi di politica dei trasporti che la Confetra sottoporrà al nuovo Governo". Critica anche la reazione di Federagenti: "Questo provvedimento era nell'aria da tempo, ma nessuno si aspettava tempi di applicazione così stretti. Come al solito, non si è tenuto conto che lo shipping lavora con particolari tempi di programmazione: andare ora a spiegare ai nostri armatori che le previsioni di spesa fatte da tempo non sono più valide non è cosa semplice" ha dichiarato il presidente Michele Pappalardo, sottolineando anche come i previsti e condivisibili benefici per le Autorità Portuali rischiano in realtà di essere vanificati in breve tempo dal calo di traffici che la misura potrebbe provocare ed evidenziando le possibili distorsioni della concorrenza derivanti dalla possibilità di deroghe "per particolari tipologie di traffico e particolari politiche economiche regionali. Ancora una volta si sente la mancanza di una regia che consideri la portualità nel suo insieme e agisca secondo un programma ben definito di costi e benefici. Auspichiamo che il prossimo Governo, con cui intendiamo aprire un dialogo franco ma serrato, possa muoversi in quest'ottica".

## Altri 18 mesi di regalie pubbliche per le regionali Tirrenia

Non c'è stato neppure il bisogno di ricorrere ad un altro provvedimento come sembrava necessario fino a qualche settimana fa: malgrado la bocciatura della Commissione Bilancio del Senato ([S2S n.46/2012](#)), la Legge di Stabilità appena approvata dal Parlamento ha stabilito lo stanziamento di ulteriori sovvenzioni statali alle ex controllate regionali del gruppo Tirrenia non ancora privatizzate. “Al fine di garantire la continuità territoriale dei collegamenti marittimi che si svolgono in ambito regionale, nelle more del completamento del processo di privatizzazione di competenza delle Regioni Campania, Lazio e Sardegna, è autorizzata, fino alla data del 30 giugno 2013, la corresponsione alle Regioni Campania, Lazio e Sardegna delle risorse necessarie ad assicurare i servizi resi dalle Società Caremar S.p.A., Laziomar S.p.A. e Saremar S.p.A.” si legge nel testo della finanziaria. E i commi successivi, che condizionano la corresponsione alla pubblicazione dei bandi di gara per la privatizzazione delle stesse, fissano tale contributo in 17,4 milioni di euro per il 2012 e in 21,7 milioni di euro per il 2013. E ciò in totale dispregio del fatto che la Commissione Europea ha da mesi messo l'Italia nel mirino non solo per il ritardo (ormai pluriennale: avremmo dovuto provvedere a fine 2008) nell'adeguamento alla normativa europea in materia di sovvenzioni pubbliche (che, sostanzialmente, non obbliga necessariamente alla privatizzazione, ma, se non altro, ad assegnare mediante gara i contributi per la continuità territoriale), ma anche per tutti i soldi versati alle società del gruppo Tirrenia dal 2009 compreso in poi ([S2S n.26 e 44/2012](#)). E se per quest'ultimo aspetto, per il momento, è in corso 'solo' un'indagine, per il primo rilievo è già partita la procedura d'infrazione, che potrebbe portare ad una multa a carico dello Stato.

## Genova milionaria fra un anno, Savona limita i danni della Costa Concordia, La Spezia dimezzata

Nel 2012 sono transitati per il porto di Genova 797.000 crocieristi, di cui 531.000 come home port e 266.000 in transito. Un dato quasi speculare rispetto al 2011 a livello complessivo (798.521, - 0,16%), mentre l'analisi al dettaglio rivela una diminuzione di quelli in home port (562.492 due anni fa contro 530.872 l'anno passato, -5,62%) e un aumento di quelli in transito (da 236.029 del 2011 ai 266.367 del 2012, +12,85%) Si consolida MSC Crociere, che nel 2011 ha portato 694.000 passeggeri contro 675.000 del 2011 (+3%), e sono da porre in rilievo i 21 scali effettuati dal gruppo Royal Caribbean, per un totale di 76.000 passeggeri (incrementati rispetto al 2011 del 110%), di cui 25.000 home port e 51.000 transiti, che rafforzano la scelta di Genova come porto base di arrivo e partenza delle navi sotto il brand RCCL e la frequenza dei brand Celebrity Cruises e Azamara Cruises con navi in transito. Nel 2013 si registreranno 60 scali in più rispetto, con forte potenziamento del traffico MSC (+45 scali pari a +200.000 passeggeri), l'acquisizione di 34 scali di Pullmantur (pari a 70.000 passeggeri circa) e la conferma di Royal Caribbean. In totale nel 2013 verranno movimentati oltre 1.000.000 di crocieristi, il 70% dei quali home port e il restante 30% in transito. Malgrado la defaillance legata alla perdita totale della stagione di una nave grande come la Costa Concordia, Savona è riuscita a rimanere – seppur di poco – leader nelle crociere tra i porti della Liguria con 810.097 passeggeri. La flessione nel settore delle crociere, registrata a inizio anno in seguito all'incidente all'Isola del Giglio, è stata parzialmente riassorbita e si è fermata al -14%, confortando il neo presidente dell'Autorità Portuale Gian Luigi Miazza: “Le crociere hanno retto bene anche in un anno difficile recuperando un calo che tra febbraio e marzo era in media oltre il 50%. Gli investimenti confermati da Costa Crociere a Savona, con il secondo terminal pronto a settembre di quest'anno e un calendario 2013 che si attesta a 253 accosti, fanno prevedere un traffico maggiore”. Infine il terzo porto ligure, La Spezia, è tornato ai livelli di due anni prima. Infatti nel 2012 il traffico spezzino è stato di 29 navi e 42.383 passeggeri, contro le 46 navi e gli 83.620 passeggeri del 2011, confermando un andamento a singhiozzo legato molto alle scelte strategiche di alcune compagnie la cui programmazione nel Golfo dei Poeti non è regolare, come ad esempio Disney Cruise Line.

## Ravenna rimane sulla linea di galleggiamento

“Oltre 100.000 passeggeri sono stati movimentati nel terminal crociere di Ravenna nel 2012 (esattamente 100.987, di cui 64.674 in transito e 36.313 tra sbarcanti e imbarcanti), grazie a 17 compagnie armatrici, che hanno scelto lo scalo marittimo romagnolo con 21 diverse navi, dagli affascinati velieri alle prestigiose navi di nuova generazione, nel rispetto dell’ambiente e della sicurezza della navigazione, con un occhio alla tecnologia e uno alla tradizione”. Così la società di gestione del business delle navi bianche archivia la stagione appena conclusa. Non va taciuto, peraltro, che il risultato segna un deciso passo indietro rispetto ad un 2011 davvero straordinario, quando erano stati movimentati 156.374 passeggeri. Ma – ammoniva sempre RTP Ravenna Terminal Passeggeri Srl - il 2012 era previsto essere un anno di transizione: 70 navi in arrivo contro le 85 di quello precedente, mentre il 2013 porterà ben 108 approdi, per tornare e forse superare i livelli del 2011. “Questi dati sono la migliore dimostrazione di come le crociere continuino a scegliere il nostro porto in misura crescente” afferma Anna D’Imporzano, dallo scorso marzo Direttore Generale di RTP. “I passeggeri arrivano volentieri sia per visitare la città, che vanta ben otto monumenti riconosciuti Patrimonio Mondiale dell’Umanità dall’UNESCO, sia per addentrarsi in Emilia-Romagna e nella Repubblica di San Marino, alla ricerca di arte, cultura, gastronomia, e tanto altro. Le banchine di Porto Corsini sono sicure e confortevoli, con un elevato standard di servizi e di sicurezza, collegate al centro città da un efficiente servizio shuttle e l’aeroporto di Bologna garantisce piste adatte a ogni tipo di aeromobile, numerosi collegamenti aerei e massima assistenza ai passeggeri imbarcanti e sbarcanti dalle navi da crociera che scalano a Ravenna. I passeggeri incontrano a Ravenna il calore dell’ospitalità romagnola e la disponibilità, la cortesia e l’attenzione ai particolari di un pool di professionisti che ha reso possibile la costruzione e lo sviluppo del nuovo terminal crociere. Autorità Portuale e Ravenna Terminal Passeggeri hanno unito le proprie forze e la propria professionalità per dare il meglio nel campo dei servizi alle navi da crociera. Con risultati tangibili e apprezzati a livello internazionale. La città di Ravenna e tutto il territorio hanno aperto le porte ai crocieristi e agli equipaggi di tutto il mondo” conclude la manager di origine spezzina, che vanta un’esperienza ventennale nel settore, avendo lavorato, prima dell’attuale incarico, presso Medov a Venezia (dal 2008) e prima ancora alla Westmed Tours (dal 1999) ed alla Cemar Agency Network di Genova (dal 1996).

## Soluzione lontana per i detriti al TDT

A valle della colorita discussione sul recentemente approvato Piano Operativo Triennale del porto di Livorno ([S2S n.50/2012](#)) è emersa nei giorni scorsi una problematica che potrebbe rischiare di avere ripercussioni importanti sull'operatività di TDT – Terminal Darsena Toscana, il principale terminal container dello scalo labronico da sempre afflitto da problemi di fondali bassi. L'edizione locale de *La Nazione*, infatti, rendendo nota la risposta fornita dall'Autorità Portuale alla rappresentante di Trenitalia Cargo in comitato portuale, Mirella Bologna (che ha poi dato voto positivo al POT), ha evidenziato come la principale causa dell'ammassamento di detriti nella Darsena Toscana rischi di non trovare soluzione fino al 2016. L'Authority ha infatti spiegato che “non vi è alcuna incertezza in ordine ai tempi di realizzazione della Foce dello Scolmatore dell'Arno (canale che sfocia in mare immediatamente a nord della Darsena Toscana, cui è connesso e nella quale, proprio a causa di una foce inadeguata, riversa detriti ad ogni piena, *ndr*). Gli interventi sono infatti stati calendarizzati e messi nero su bianco nel cronoprogramma dei lavori definito l'11 gennaio scorso, al momento della sottoscrizione dell'accordo di programma firmato con la Regione Toscana, le Province, i Comuni e la Camera di Commercio di Pisa. Gli interventi, gestiti dalla Provincia di Pisa, che è l'ente attuatore dell'accordo, dovranno concludersi nel 2016 con la realizzazione della Foce Armata”. I tempi appaiono però lunghi e rischiano di vanificare quantomeno in parte il programma di dragaggio faticosamente varato dall'Autorità Portuale. Dragaggio che, fin dall'acquisizione della maggioranza della società terminalistica, era stato posto come condizione fondamentale dalla genovese GIP - Gruppo Investimenti Portuali di Luigi Negri per lo sviluppo delle attività di TDT ([S2S n.14/2012](#)). E il cui programma, come lo stesso Negri ha confermato, “non è stato cambiato o interrotto”. Resta però il fatto che la causa dell'afflusso di detriti non sarà rimossa per diversi anni, rischiando così di rendere difficoltoso quando non impossibile l'approdo al TDT delle portacontainer di maggiore dimensione.

## Terminal del Golfo fa il suo dovere

Non c'è solo il gruppo Contship a trascinare la rincorsa del porto di La Spezia nelle prime posizioni del ranking italiano. Anche Tarros, grazie al suo braccio operativo in banchina – la società TDG Terminal del Golfo – fa degnamente la sua parte, come dimostrano in dati di traffico in sensibile ascesa: nel 2012 la società della famiglia Musso ha realizzato un traffico di 137.888 TEUs, contro i 124.621 dell'anno precedente. La crescita (+10,6%) in valore relativo è comunque interessante, sebbene il livello record del 2008, quando furono movimentati 158.270 TEUs, sia ancora distante. Ma intanto TDG è tornato ad approssimare i livelli del 2009 (140.800 TEUs). Su scala più ampia, ricordiamo che solo nel 2001 il terminal da tanti anni guidato dal manager Vincenzo Valente non riusciva a superare la soglia delle 5 cifre (con 96.177 TEUs). Ma non sono solo i numeri a confortare, come ammesso con un certo entusiasmo. “Se è vero che un pesce morto può solo seguire la corrente, ma che ce ne vuole uno vivo per andare contro, allora noi siamo ben vivi e vegeti! Con la presentazione lo scorso 19 settembre all'Autorità Portuale – che ha accolto la domanda e aperto la normale procedura istruttoria conclusa a dicembre - dell'istanza di ampliamento della nostra concessione, si aprono oggi nuovi scenari e prospettive di crescita. Riteniamo che entro gennaio il Comitato Portuale si pronuncerà con una delibera per accogliere (o meno) la nostra richiesta e quindi il nostro piano operativo” affermava recentemente lo stesso direttore del terminal ai propri colleghi nel nuovo ‘giornalino’ interno aziendale. “Vogliamo anche segnalare con soddisfazione che il traffico relativo ai clienti terzi, grazie all'efficace azione commerciale dei colleghi Tarros, nel giro di un anno è arrivato a rappresentare il 15% dell'intero movimentato in banchina, dandoci così la possibilità di confrontarsi anche con altre compagnie di livello internazionale. Già da inizio anni erano ripresi alacrememente gli scambi con la Libia, mentre in particolare il traffico Arkas era passato da 1.329 teus movimentati nei primi tre mesi del 2011 ai 3.957 del primo trimestre 2012, rappresentando il 12 % del nostro traffico totale. Inoltre, le rese operative hanno confermato ottime performance, con una media netta di quasi 30 movimenti/ ora in banchina” proseguiva Valente. Frattanto il terminal operator si sta attrezzando sotto il profilo tecnico dell'equipment e dell'organizzazione del lavoro anche per governare l'auspicato aumento del business. Lo scorso aprile sono stati consegnati i 10 rimorchi portuali ordinati all'inizio di gennaio 2012 alla società piemontese Verderone Industrie Srl di Leini (Torino). Si tratta di semirimorchi speciali *cornerless*, ovvero privi dei classici gruppi d'angolo, dotati di sponde sagomate atte a immobilizzare il contenitore durante il trasporto da e verso la nave, e che lasciando gli angoli dei rimorchi liberi, consentono in modo rapido l'aggancio o lo sgancio dei *twist-locks* senza sollevare il contenitore dal pianale. “Con questo investimento abbiamo voluto fare ancora un passo in avanti nello studio sulla prevenzione degli infortuni e sicurezza nel nostro terminal portuale. I rimorchi *cornerless* hanno introdotto un nuovo modo di gestire le operazioni effettuate dai *deckmen*, evitando la vicinanza del lavoratore ad un carico sospeso”. “Gestiamo direttamente il parco mezzi di tre società del Gruppo: Terminal del Golfo, Nora SpA e Log srl, nonché le manutenzioni dei piazzali/uffici delle nostre aree a mare e del retro-porto. La sede operativa, con l'officina e il magazzino dei ricambi, è storicamente collocata nell'area retro portuale di Via Privata Enel. Questo complica non poco la vita sia per quanto riguarda le attività di assistenza alle operazioni nave, sia per le lavorazioni di manutenzione straordinaria, essendo i due terminal divisi da una strada percorsa dal traffico cittadino” afferma il responsabile del Reparto tecnico Massimo Toracca, peraltro senza scoraggiarsi affatto. “Recentemente abbiamo effettuato la sostituzione delle funi di sollevamento della gru mobile MC101, mentre sulla stessa macchina è già stata eseguita una ispezione manutentiva straordinaria. Le due gru mobili hanno in programma la revisione dei cilindri stabilizzatori del carro, mentre la gru a portale Ceretti Tanfani effettuerà la revisione dei cilindri trim e il controllo tramite ultrasuoni dei capi-fissi”.

## Terminal del Golfo fa il suo dovere

Non c'è solo il gruppo Contship a trascinare la rincorsa del porto di La Spezia nelle prime posizioni del ranking italiano. Anche Tarros, grazie al suo braccio operativo in banchina – la società TDG Terminal del Golfo – fa degnamente la sua parte, come dimostrano in dati di traffico in sensibile ascesa: nel 2012 la società della famiglia Musso ha realizzato un traffico di 137.888 TEUs, contro i 124.621 dell'anno precedente. La crescita (+10,6%) in valore relativo è comunque interessante, sebbene il livello record del 2008, quando furono movimentati 158.270 TEUs, sia ancora distante. Ma intanto TDG è tornato ad approssimare i livelli del 2009 (140.800 TEUs). Su scala più ampia, ricordiamo che solo nel 2001 il terminal da tanti anni guidato dal manager Vincenzo Valente non riusciva a superare la soglia delle 5 cifre (con 96.177 TEUs). Ma non sono solo i numeri a confortare, come ammesso con un certo entusiasmo. “Se è vero che un pesce morto può solo seguire la corrente, ma che ce ne vuole uno vivo per andare contro, allora noi siamo ben vivi e vegeti! Con la presentazione lo scorso 19 settembre all'Autorità Portuale – che ha accolto la domanda e aperto la normale procedura istruttoria conclusa a dicembre - dell'istanza di ampliamento della nostra concessione, si aprono oggi nuovi scenari e prospettive di crescita. Riteniamo che entro gennaio il Comitato Portuale si pronuncerà con una delibera per accogliere (o meno) la nostra richiesta e quindi il nostro piano operativo” affermava recentemente lo stesso direttore del terminal ai propri colleghi nel nuovo ‘giornalino’ interno aziendale. “Vogliamo anche segnalare con soddisfazione che il traffico relativo ai clienti terzi, grazie all'efficace azione commerciale dei colleghi Tarros, nel giro di un anno è arrivato a rappresentare il 15% dell'intero movimentato in banchina, dandoci così la possibilità di confrontarsi anche con altre compagnie di livello internazionale. Già da inizio anni erano ripresi alacrememente gli scambi con la Libia, mentre in particolare il traffico Arkas era passato da 1.329 teus movimentati nei primi tre mesi del 2011 ai 3.957 del primo trimestre 2012, rappresentando il 12 % del nostro traffico totale. Inoltre, le rese operative hanno confermato ottime performance, con una media netta di quasi 30 movimenti/ ora in banchina” proseguiva Valente. Frattanto il terminal operator si sta attrezzando sotto il profilo tecnico dell'equipment e dell'organizzazione del lavoro anche per governare l'auspicato aumento del business. Lo scorso aprile sono stati consegnati i 10 rimorchi portuali ordinati all'inizio di gennaio 2012 alla società piemontese Verderone Industrie Srl di Leini (Torino). Si tratta di semirimorchi speciali *cornerless*, ovvero privi dei classici gruppi d'angolo, dotati di sponde sagomate atte a immobilizzare il contenitore durante il trasporto da e verso la nave, e che lasciando gli angoli dei rimorchi liberi, consentono in modo rapido l'aggancio o lo sgancio dei *twist-locks* senza sollevare il contenitore dal pianale. “Con questo investimento abbiamo voluto fare ancora un passo in avanti nello studio sulla prevenzione degli infortuni e sicurezza nel nostro terminal portuale. I rimorchi *cornerless* hanno introdotto un nuovo modo di gestire le operazioni effettuate dai *deckmen*, evitando la vicinanza del lavoratore ad un carico sospeso”. “Gestiamo direttamente il parco mezzi di tre società del Gruppo: Terminal del Golfo, Nora SpA e Log srl, nonché le manutenzioni dei piazzali/uffici delle nostre aree a mare e del retro-porto. La sede operativa, con l'officina e il magazzino dei ricambi, è storicamente collocata nell'area retro portuale di Via Privata Enel. Questo complica non poco la vita sia per quanto riguarda le attività di assistenza alle operazioni nave, sia per le lavorazioni di manutenzione straordinaria, essendo i due terminal divisi da una strada percorsa dal traffico cittadino” afferma il responsabile del Reparto tecnico Massimo Toracca, peraltro senza scoraggiarsi affatto. “Recentemente abbiamo effettuato la sostituzione delle funi di sollevamento della gru mobile MC101, mentre sulla stessa macchina è già stata eseguita una ispezione manutentiva straordinaria. Le due gru mobili hanno in programma la revisione dei cilindri stabilizzatori del carro, mentre la gru a portale Ceretti Tanfani effettuerà la revisione dei cilindri trim e il controllo tramite ultrasuoni dei capi-fissi”.

## Per i container Drewry vede un 2013 ancora incerto

L'ultimo Container Forecast diffuso da Drewry Maritime Research parla chiaro: le prospettive per il prossimo anno sono moderatamente positive per il trasporto containerizzato, ma i noli restano pesantemente depressi a causa del nefasto mix tra bassa domanda di trasporto e continua crescita delle capacità disponibile. Innanzitutto appare evidente come il tentativo di alzare arbitrariamente le rate dei box non abbia sortito gli effetti sperati: Drewry rivela che, dopo il GRI (General Rate Increase) del marzo 2012, che aveva riportato con successo i noli al di sopra del livello di break even, i carrier hanno tentato altre 7 volte di proporre aumenti delle tariffe, senza tuttavia incidere realmente sul mercato, tanto che i noli sulla rotta Asia-Nord Europa sono scesi dai 2.700 dollari di marzo 2012 ai 2.400 di gennaio 2013. La principale causa di tale depressione resta imputabile alla scarsa domanda di trasporto a livello internazionale (lo scorso anno non si sono verificati neanche gli abituali 'picchi' stagionali), i cui effetti non sono stati quasi per nulla mitigati dai tentativi dei carrier di ridurre la capacità disponibile, specialmente sulla rotta Asia-Mediterraneo. Per quasi tutta la metà del 2012 il fattore di carico delle portacontainer è infatti rimasto nel range 75-85%, senza considerare che durante il 2013 entreranno sul mercato almeno 40 nuove unità con capacità superiore ai 10.000 TEUs, a cui sarà ben difficile trovare un impiego che non deprima ulteriormente i noli. La pratica delle cosiddette 'missed sails' (cancellazione di alcune partenze) fino ad ora utilizzata dagli armatori non ha infatti prodotto i risultati sperati e, secondo Neil Dekker, capo dei ricercatori di Drewry, "ha soltanto aggravato la volatilità dei noli, impedendo ai GRI di aumentarne stabilmente il valore". Non mancano, tuttavia, segnali rassicuranti sul prossimo futuro: attualmente il fattore di carico è cresciuto sulle rotte Asia-Europa e Asia-Med, anche in virtù dell'usuale picco che si riscontra ogni anno nel periodo precedente il Capodanno cinese, ma bisognerà ora valutare l'impatto – ammonisce Drewry – dell'abituale calo dei volumi di metà febbraio. Le incognite restano molte, prima fra tutte l'incremento della capacità di trasporto, ma le previsioni per il 2013 parlano di una crescita complessiva del 4,6% della domanda di trasporto, che potrebbe almeno in parte compensare l'incremento di stiva. Dal punto di vista dei carrier, il 2012 si è concluso con un guadagno complessivo stimato pari a 1,5 miliardi di dollari, anche se non tutte le compagnie riusciranno a chiudere il bilancio in positivo. Il 2013 potrebbe andare decisamente meglio, ma soltanto – è la ricetta di Drewry – se le shipping company continueranno a perseguire politiche di contenimento dei costi e saranno in grado di attuare una più incisiva strategia di gestione della capacità, ricorrendo in modo massiccio al *lay up*: in tal caso, se le previsioni sulla crescita del PIL mondiale saranno rispettate, il guadagno complessivo dei carrier per il prossimo anno potrebbe toccare quota 5 miliardi di dollari.



### **Tasse portuali, più 45 per cento la merce rischia di scappare via**

L'aumento del 30% da quest'anno e di un ulteriore 15% dal 2014 delle tasse di ancoraggio e delle tasse sull'imbarco e sbarco delle merci nei porti rischia di far allontanare dal nostro Paese i grandi gruppi armatoriali internazionali. E' questo l'allarme lanciato da Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, dopo che un decreto interministeriale Trasporti-Finanze ha adeguato gli importi dei tributi portuali che erano fermi dal 1993. Per una media nave da 8.000 container di circa 100.000 tonnellate di stazza la tassa di ancoraggio mensile passa da 72 mila a 93 mila euro nel 2013 e a 104 mila euro nel 2014. La tassa annuale, da sottoscrivere con abbonamento, passa da 158 mila a 204 mila euro nel 2013 e a 228 mila euro nel 2014. Per le portacontainer in servizio di transhipment di traffico internazionale, la tassa per ogni singolo scalo passa da 13 mila a 17 mila euro nel 2013 e a 19 mila euro nel 2014. Complessivamente per i porti si può stimare un maggior gettito di 60 milioni. L'inasprimento delle tasse, derivato dall'adeguamento all'indice dell'inflazione degli ultimi anni, potrà essere in parte attenuato dalle authority che decideranno di avvalersi della facoltà di diminuire fino all'azzeramento l'importo delle tasse. Una scelta che fino ad oggi è stata operata dai porti di transhipment di Taranto e Gioia Tauro per scongiurare la fuga dei traffici verso i porti del Nord Africa e Europei più competitivi. Facoltà che peraltro è prevista in via transitoria e che la Legge di Stabilità 2013 ha prorogato solo fino al 30 giugno 2013.

# Piloti del porto schiaffo alla crisi «Qui si assume»

MICHELE VARI

Quando una nave sbuca davanti al porto, le vanno incontro in mare aperto anche in condizioni di tempo proibitive. Se salpa, invece, l'accompagnano da quando molla gli ormeggi a quando si lascia alle spalle la diga foranea. Il corpo piloti del porto di Genova sembra non risentire della crisi e opera da oltre duecento anni macinando numeri importanti: 14 mila servizi nel 2012, proprio come l'anno passato, cifre fra l'altro destinate a salire in modo rilevante con il previsto aumento del traffico passeggeri programmato per i prossimi mesi. Si spiega così il fatto che sia rimasta una delle poche società che ancora assume: l'ultimo concorso pubblico appena bandito dalla Capitaneria di Porto è stato superato da 70 candidati. Di questi, un pilota sarà assunto subito, altre tre successivamente, per colmare i vuoti lasciati dai pensionati.

«Oggi siamo in ventidue a operare - racconta Giovanni Lettich, uomo alto due metri, capo pilota e comandante della società che ha sede nella torre di controllo di Molo Giano, a due passi dalla sede dello Yacht Club - Un numero di professionisti che grazie ad una flotta di

cinque sofisticate pilotine garantisce un servizio 24 ore su 24 e in tutti i giorni dell'anno. Le altre due sedi sono a Voltri, al Vte, e al porto petroli di Mulledo. Le missioni vengono assegnate in base alla lista di reperibilità in cui sono inseriti i piloti di turno. Nelle giornate più intense, nei fine settimana di luglio e agosto, quando i traghetti lavorano a pieno regime, in lista ci sono sino a sette piloti». Lettich ricorda come tutte le navi sopra le cinquecento tonnellate di stazza quando arrivano in porto siano obbligate a servirsi dei piloti. Quando partono invece ne devono usufruire solo i comandanti meno esperti: «Il nostro compito non è governare la nave, che resta saldamente nelle mani del comandante, ma fornire i consigli e suggerimenti sulla rotta migliore da intraprendere in ambito portuale». Per scongiurare ogni equivoco, in caso di eventuali contrattempi o incidenti, ogni dialogo nella cabina di guida è registrato.

Originario della Dalmazia, «di una località con grande tradizione marinara, un po' la Camogli dalmata», Lettich racconta che la scelta di fare il pilota è stata naturale, quasi obbligata, perché «erano naviganti mio nonno e mio padre». Fra le sue missioni da pilota, che ancora svolge saltuariamente, la più difficile è stata quella sulla Fantastic della Grandi Navi Veloci, arrivata a Genova attraversando la libeccia del 30 ottobre 2008, una delle tempeste di vento più

violente degli ultimi trent'anni: a bordo c'erano 439 passeggeri e 75 membri di equipaggio. Il vento quel giorno soffiava a 60 nodi: il traghetto entrò in porto con un mare forza 10 e un motore in avaria. Rischio di finire sulla diga foranea. Trentasette persone rimasero ferite. Ma fu proprio grazie a una manovra di emergenza del comandante che fu evitata la catastrofe.

Come si diventa pilota del porto? «Ci vuole il diploma alla scuola del Nautico e poi bisogna avere alle spalle sei anni di navigazione con minimo un anno da primo ufficiale». Perché diventare pilota? «È un bel lavoro sulle navi con la comodità di rimanere a casa». Casa sua, la residenza di Lettich, è a Quarto, in via delle Eliche: «Mia moglie Anna è medi-

co alla Asl, mio figlio Federico, 17 anni, studente al classico, forse non intenziona-

to a seguire le mie orme, vorrebbe infatti iscriversi a Economia, anche se è attratto dal settore dei trasporti». Lettich non smetterebbe mai di parlare del suo lavoro, che ama come il primo giorno, nonostante siano passati ben ventotto anni. Non si sottrae neppure alla domanda d'obbligo: «Se abbiamo mai assistito il comandante Schettino? Una volta sola, anni fa sbarcò a Genova a bordo di una Costa. Ma non posso aggiungere altro: nessuno di noi ha ricordi particolari su di lui. Cosa ne penso? Basti dire che con il suo comportamento ha danneggiato l'intero settore dello shipping italiano».

## Uscita dalla crisi, cala l'ottimismo

Roma - Gli italiani sono sempre più scettici sull'uscita rapida dalla crisi. Per i prossimi dodici mesi, solo il 16% dei nostri concittadini - la metà dello scorso anno - vede in arrivo un miglioramento per l'economia del Paese, mentre il restante 86% pensa che il 2013 non porterà alcuna evoluzione positiva, ma addirittura un ulteriore peggioramento. È il quadro che emerge da un sondaggio Confesercenti-Swg sulle prospettive economiche dell'Italia per l'anno appena iniziato.

La salute dell'economia italiana è giudicata negativamente dall'87% degli intervistati. Il 36% la ritiene inadeguata, mentre il 51%, la maggioranza, addirittura pessima. A promuoverla solo il 13%, che la segnala come discreta (11%, in aumento del 3% sullo scorso anno) o buona (2%, in calo dell'1%). Anche sulle prospettive si registra una grave sfiducia. Solo il 16% degli intervistati vede una svolta (lo scorso anno erano esattamente il doppio (32%).

Ad avere una visione più positiva sono i giovani sotto i 24 anni (22,9% di ottimisti) e chi vive nelle Isole (22,2%). Il 40% degli italiani ritiene invece che la situazione resterà la stessa del 2012: anche in questo caso, i valori massimi si registrano nella fascia d'età tra 18 e 24 anni, dove si registra un picco del 42,9%. Se per l'Italia ci si aspetta un ulteriore peggioramento, le prospettive per la propria famiglia e la situazione personale sono solo un pò meno negative. L'86% degli intervistati non crede in un miglioramento.

Il 52% ritiene che la situazione rimarrà la stessa, in aumento del 5% sullo scorso anno. Calano gli ottimisti, che passano dal 17 al 14 per cento, così come i pessimisti, che scendono al 34% dal 36% dello scorso anno. Per il 2013, la maggioranza degli italiani (il 59%) vuole far leva sul nuovo esecutivo per porre alla sua attenzione l'emergenza lavoro, scelta dal 31% degli intervistati a causa del forte sentimento d'insicurezza sul futuro.

È significativo che, subito dopo, gli italiani chiedano di abbassare le tasse e di ridurre i costi della politica (il 23% del campione in entrambi i casi). Ovvero meno spese e meno sprechi per liberare risorse utili a tagliare l'insostenibile pressione fiscale. L'accento posto sulla questione lavoro nasce dalla crescente difficoltà degli italiani ad arrivare alla fine del mese con i loro guadagni. Nel 2012 il 41% degli interpellati dichiara di non riuscirci, né con il proprio reddito né con quello familiare. E se nel 2010 circa il 72% del campione riusciva a far fronte alle spese della famiglia per tutto il mese, quest'anno la percentuale cala bruscamente al 59%.