

# RASSEGNA STAMPA 11 DICEMBRE 2012

Fonte:



# Onorato: «Costa a Genova assumerà 200 persone»

ALBERTO GHIARA

**VENEZIA.** Si chiamerà "Costa Diadema" la nuova ammiraglia di Costa Crociere. Il primo blocco della nave è stato posato ieri alla Fincantieri di Porto Marghera. Sarà la più grande nave da crociera italiana. La compagnia genovese chiude così il 2012 con una cerimonia che è un segnale di fiducia nel futuro, dopo dodici mesi di contrassegnati dall'incidente al Giglio e dalla crisi economica. Le presenze sulle navi da crociera hanno retto grazie a un drastico calo del prezzo dei biglietti, scesi mediamente del 15-20% rispetto all'anno precedente. Adesso Costa guarda ai prossimi anni confidando in una ripresa del mercato e nella crescita dell'occupazione, con un occhio rivolto anche a Genova. Nel capoluogo ligure hanno cominciato a rivedersi navi della compagnia. Proprio ieri è arrivata "Costa Deliziosa", per la seconda volta nel giro di due settimane. Toccata non occasionale, ma segno di un rapporto con il capoluogo ligure che ha ripreso a riannodarsi. Nell'ultimo decennio l'attività si è concentrata sul terminal costruito nel porto storico di Savona, ma adesso la compagnia deve fare i conti con le dimensioni ridotte dello scalo rispetto alle ambizioni di sviluppo. A confermare il ritorno di fiamma per Genova è il direttore generale della compagnia, Gianni Onorato, che ha partecipato ieri alla cerimonia per l'avvio della costruzione di "Costa Diadema": «L'arrivo di "Costa Deliziosa" è dovuta al fatto che abbiamo ripreso il rap-

porto con Genova ed è la dimostrazione che non abbiamo nulla contro la città. Il porto genovese per noi è complementare e non alternativo a Savona, ci permette di rendere più completa l'offerta».

**Avete già definito un calendario**

**di toccate sotto la Lanterna?**

«Le dobbiamo ancora pianificare, gli scali per il prossimo anno sono in via di definizione con Autorità portuale e terminal Stazioni Marittime. Savona resta il nostro home port, ma al contrario del passato Genova rientra adesso nelle nostre strategie di sviluppo. Oltre naturalmente a rimanere la nostra sede amministrativa».

**Costruite una nuova nave e tornate a Genova: pensate che i momenti difficili siano ormai dietro alle spalle?**

«Il 2013 sarà ancora un anno impattato dalle difficoltà. Il mercato italiano sta soffrendo in maniera superiore, ad esempio, di quello di Francia e Germania. Però sarà un anno migliore rispetto al 2012, grazie alla capacità di Costa di gestire il proprio futuro su mercati diversi».

**Questo vi permetterà di confermare l'aumento dei prezzi che avete annunciato?**

«Sì. Nel 2012 abbiamo facilitato l'accessibilità alle crociere come conseguenza della doppia congiuntura rappresentata dalla "Concordia" e dalla crisi economica. Per il 2013 aumenteremo i prezzi, anche per dare una giusta compensazione all'indotto. Le agenzie di viaggi si sono rese conto di questa necessità. Avevamo ridotto le tariffe del 15-20%, pensiamo di recuperare almeno la metà, anche se non torneremo ancora al livello dei prezzi del 2011. Gli aumenti riguarderanno in particolare la stagione estiva, quando c'è una maggiore domanda».

**Che impatto avrà lo sviluppo che avete programmato sugli uffici di Genova?**

«Abbiamo intenzione di rafforzare il nostro centro. I dipendenti a terra passeranno ben presto dagli attuali

800 a 1.000, a testimonianza del valore che sappiamo generare come azienda sul territorio. La sede di Genova, che segue soprattutto il mercato italiano, si occupa sempre più anche di quelli di altri Paesi. Poi la nuova nave significa nuovo personale anche a bordo».

**Assunzioni in arrivo, fa discutere un unico licenziamento. Quello del comandante Schettino è diventato un caso giuridico. Il rito Fornero, a cui avete chiesto di accedere, è pensato per il lavoratore e non per l'impresa.**

«Il giudice ha aggiornato la causa alle prime settimane dell'anno prossimo. Noi crediamo di essere nel giusto, sarà il giudice a decidere sull'applicabilità della norma».

## Via ai lavori per costa diadema

Venezia - È iniziata oggi nello stabilimento Fincantieri di Marghera la costruzione in bacino di Costa Diadema, la futura ammiraglia di Costa Crociere. Alla cerimonia di inizio dei lavori erano presenti il ceo di Costa Crociere, Michael Thamm, il direttore generale, Gianni Onorato, e per Fincantieri l'ad, Giuseppe Bono.

«La costruzione di Costa Diadema - ha spiegato Thamm - è un impegno concreto per la crescita futura della nostra compagnia. Ha un significato positivo non solo per noi, ma anche per l'Italia, e in particolare per Venezia. Grazie a Costa Diadema, infatti, si consolida la nostra collaborazione con Fincantieri, che dal 2000 ha già portato alla costruzione di 10 nuove navi per un valore totale di quasi 5 miliardi di euro, creando ricchezza e lavoro per il Paese».

Bono ha poi tracciato il bilancio della società in un anno particolarmente difficile per il settore della cantieristica. «La fine dell'anno si avvicina - ha detto - ed è tempo di bilanci anche per noi. Il 2012 è stato un anno estremamente difficile anche e soprattutto per la cantieristica. Gli investimenti globali complessivi sono stati pari a poco più di un quarto rispetto a quelli del 2007, che si sono tradotti in un sostanziale dimezzamento degli ordini per navi crociera. Noi abbiamo fatto la nostra parte - ha ripetuto - assicurandoci la quasi totalità di queste commesse».

Durante la cerimonia, il primo blocco della nave - del peso di 504 tonnellate, largo 15,7 metri e lungo 29 metri, che costituirà la parte centrale della nave - è stato sollevato da una gru e depositato sul fondo del bacino, dove la nave sarà costruita. I lavori di costruzione e allestimento dureranno sino al 30 ottobre 2014, data prevista di consegna della nave. Il progetto Costa Diadema coinvolgerà complessivamente circa 1.000 addetti diretti del cantiere e altri 2.500 dell'indotto. I benefici per l'occupazione non riguarderanno solo il cantiere ma, soprattutto per l'allestimento degli interni, anche circa 400 imprese esterne, la maggior parte delle quali sono italiane. Costa Crociere ha investito complessivamente circa 550 milioni di euro per la sua nuova ammiraglia. Sarà la più grande nave da crociera battente bandiera italiana: 132.500 tonnellate di stazza, 306 metri di lunghezza, 37,2 di larghezza, 4.947 Ospiti totali, 1.253 membri d'equipaggio, 1.854 cabine totali per gli ospiti.

# Culmv, i conti non tornano e il bilancio si tinge di rosso

Benvenuti: «In ballo 400 mila euro, forse non si arriva al pareggio»

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Nonostante l'aumento dei traffici, la Compagnia Unica del porto di Genova arriva a fine anno in forti difficoltà economiche. Il bilancio, che chiuderà a febbraio, potrebbe non essere in pareggio, al contrario di quanto avvenuto gli scorsi anni.

In porto circolano voci su un possibile "buco" della Compagnia Unica, una cifra che si aggirerebbe intorno ai 2,5-3 milioni di euro. Numeri che nessuno però si sente di confermare ufficialmente e che il console Antonio Benvenuti smentisce: «Il fatto che possiamo chiudere in rosso è possibile, ma non per una cifra del genere. Più probabilmente rimarremo "sotto" di 300-400 mila euro». In queste settimane la Compagnia sta trattando con i terminalisti per i "conguagli", cioè quelle forniture di manodopera extra-contratto corrisposte nel corso dell'anno. Se la prassi dei conguagli si ripete ogni anno - la trattativa è su circa mezzo milione - diversa è la questione delle partite pregresse, dove per la Culmv non si muove foglia da anni.

Alla Compagnia mancano all'appello i finanziamenti per i corsi di formazione - che dovevano arrivare dalla Regione, sulla base dell'accor-

do di programma tra l'ente di Piazza De Ferrari e l'Autorità portuale siglato a novembre 2009. I soldi non sono mai arrivati.

Inoltre, continuano a essere in ballo 2,5 milioni di euro su contribuzioni negli anni 2004-2006 contestate dall'Inps alla Compagnia, anche su questo fronte c'è un processo in corso.

Al tribunale del Lavoro è in piedi infine la causa "pilota" contro il ministero dei Trasporti per le indennità di mancato avviamento al lavoro per gli anni 2008 e 2009. Il 20 si terrà

la quarta udienza del processo, che se si concluderà a favore dei lavoratori Culmv, potrebbe significare un rientro di 1,8 milioni di euro. In questo caso non sono soldi che passano dalle casse della Compagnia, ma comunque si tratta di stipendi che secondo i sindacati sono dovuti ai lavoratori, e che non arrivano per un rimpallo di responsabilità tra Autorità portuale e ministero dei Trasporti, come denunciano Enrico Ascheri (Filt-Cgil), Ettore Torzetti (Fit-Cisl), Marco Odone (Ultrasporti).

Il bilancio della Culmv (990 lavoratori), che lo scorso anno ha chiuso in pareggio e con un fatturato di 42 milioni di euro, è «per il 93% stipendi» dice Benvenuti. Nonostante i traffici in porto negli ultimi anni siano aumentati - quest'anno Genova dovrebbe sfondare la tanto attesa soglia dei 2 milioni di teu movimentati - le giornate lavorate dai portuali saranno circa 190 mila l'anno, «lontane dalle 220 mila giornate che ci servirebbero per chiudere in attivo. Il problema è che così com'è oggi - ragiona Benvenuti - l'articolo 17, quello che siamo noi, cioè il fornitore di manodopera portuale, è fatto per farci chiudere. La norma è da rivedere».

# Culmv, vertenza per l'indennità

**D**opo cinque anni, non trova ancora soluzione il caso dei lavoratori della Culmv-P. Batini del porto di Genova, i quali attendono il pagamento della Cig (indennità di mancato avviamento) a loro spettante a norma di legge e già regolarmente percepita dai loro colleghi operanti negli altri scali italiani. I lavoratori coinvolti sono circa 600 ed attendono che venga loro corrisposto, complessivamente, un milione e ottocentomila euro.

I rappresentanti sindacali denunciano il protrarsi di questa vicenda. «Questa ingiustificabile situazione - osservano Enrico Ascheri, di Filt-Cgil, Ettore Torzetti di Fit-Cisl e Marco Odone di Uil-

trasporti - ha costretto i lavoratori portuali ad avanzare ricorso presso il Tribunale del Lavoro. In seguito a ciò, l'Autorità Portuale di Genova ha finalmente inviato al Ministero delle Infrastrutture tutta la documentazione che già a suo tempo (nel 2008 e nel 2009) la Compagnia aveva regolarmente preparato e inviato. Ora nessuno può più nascondersi dietro responsabilità altrui o interpretazioni tendenziose delle norme vigenti: questa inaccettabile situazione deve trovare conclusione con l'immediata restituzione ai lavoratori di quanto ad essi dovuto, che costituisce salario a tutti gli effetti. La mancata o ritardata corresponsione della Cig costituirebbe a questo

punto una gravissima violazione delle norme e una penalizzazione delle condizioni generali di vita dei lavoratori della Culmv-P. Batini».

La prossima udienza è stata fissata dal Tribunale del Lavoro di Genova per giovedì 20 dicembre. Prima di arrivare alla sentenza, dovranno essere ascoltati diversi testimoni, tra cui l'attuale presidente dell'Autorità Portuale, Luigi Merlo, che a causa di impegni non si è presentato all'udienza in cui, appunto, avrebbe dovuto rispondere alle domande del giudice.

I rappresentanti sindacali lamentano il fatto che, tra Ministero competente e Autorità Portuale di Genova, si sia creato una sorta di

ping pong" che ha determinato l'allungamento della vicenda. Solo in tempi recenti, appunto, l'Autorità Portuale ha fatto pervenire al ministero delle Infrastrutture la documentazione necessaria.

Va sottolineato che a decorrere dal 1° gennaio 2013 ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie, e ai lavoratori dipendenti dalle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali, è riconosciuta un'indennità di importo pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria, comprensiva della relativa

contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. L'indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di ventisei giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato del numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità.

[m.m.]

## **Bando di gara a Taranto per lavori al Polisettoriale**

BARI - Potranno partire i primi di Gennaio i bandi di gara per la realizzazione del progetto esecutivo di riqualificazione del molo Polisettoriale di Taranto e l'ammmodernamento della banchina di ormeggio del valore di circa 75 milioni. Lo rende noto con un comunicato l'assessore alle Infrastrutture e mobilità della Regione Puglia Guglielmo Minervini.

«Dopo il parere positivo del Consiglio superiore dei Lavori pubblici arrivato il 30 Novembre, il Ministero dell'Ambiente - rende noto Minervini - ci ha comunicato la non assoggettabilità dell'intervento sul molo alla Valutazione di impatto ambientale e così si può chiudere anche la conferenza di servizi». «Facciamo sul serio e facciamo anche rapidamente - aggiunge Minervini -. Taranto è una priorità della Regione Puglia e sullo sviluppo del porto ci giochiamo una partita importante per costruire, attraverso i servizi logistici retroportuali, una concreta alternativa alla crisi che sta attraversando la città e l'area jonica. Solo realizzando le condizioni per l'approdo delle navi da oltre 14.000 teu e con la realizzazione della piattaforma logistica, in cui aprire i container, potremo creare nuova economia e nuova occupazione».

Il progetto di ammodernamento della banchina di Levante del molo Polisettoriale rientra negli interventi urgenti previsti nell'accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto firmato il 20 Giugno 2012 a Roma dal Governo, dalla Regione Puglia, dall'Autorità portuale, da Sogesid, da Ferrovie dello Stato e dalle Compagnie di navigazione e logistica che sono impegnate nello scalo: Evergreen, Taranto Container Terminal, Luante Estate B. V. Gsi Logistic srl, Hutchison Port Taranto.

«Con quell'accordo - spiega Minervini - ci siamo impegnati a realizzare gli interventi infrastrutturali come il molo Polisettoriale, la bonifica e l'approfondimento dei fondali entro due anni. Allo stesso tempo la "Tct" si è impegnata a incrementare i suoi investimenti con l'acquisto di nuove gru di ultima generazione, capaci di caricare e scaricare fino alla ventiquattresima fila della stiva delle navi, movimentando contemporaneamente quattro contenitori alla volta. Solo così si potrà arrivare, al termine dei lavori, a una movimentazione non inferiore a un milione di container l'anno. E intendiamo rispettare le scadenze».

Alla valutazione di impatto ambientale saranno, invece, soggetti i lavori di dragaggio affidati alla Sogesid che dovrà osservare le prescrizioni indicate e i controlli dell'Arpa. Autorità portuale di Taranto, Regione Puglia, Regione Basilicata, Provincia di Taranto, Provincia di Potenza e Matera e i sindaci dei comuni jonici hanno anche sottoscritto un protocollo d'intesa con il quale si sono impegnati a realizzare o sviluppare i collegamenti stradali tra il porto e le aree retroportuali da destinare ad attività connesse a quella portuale.

## Trieste primo scalo per trasporto greggio nel Centro Europa

TRIESTE - Trieste diventerà nel 2013 il primo porto d'Italia per traffici complessivi e il decimo in Europa. Con l'incremento del 20% dei traffici petroliferi lo scalo giuliano farà un ulteriore salto in avanti. Autorità portuale e Siot, infatti, sono unite per far crescere il terminal petrolifero. In questi mesi è stata intensa la collaborazione che ha portato all'ufficializzazione degli incrementi di traffico di grande rilevanza previsti per il 2013. Percentuali a due cifre che fanno ben sperare per il futuro, ma che soprattutto, sono delle rarità in questa difficile fase economica.

Per il prossimo anno la Siot - società del Gruppo Tal che gestisce il tratto italiano dell'oleodotto transalpino - ha infatti previsto un incremento del trasporto di greggio dalla Siot alle raffinerie del centro Europa che potrebbe superare i 40 milioni di tonnellate, con più di 500 petroliere attese nel Golfo di Trieste. Posto che l'aspettativa di trasporto in chiusura del 2012 è di 35 milioni di tonnellate, l'incremento stimato per il 2013 è di circa il 20% in più rispetto all'anno in corso. Complessivamente ogni anno l'impatto economico sul territorio del Friuli Venezia Giulia è di ben 70 milioni di euro.

La prospettiva di crescita è dovuta principalmente all'aumento dell'approvvigionamento della raffineria di Karlsruhe nel Baden Württemberg in Germania. Il porto di Trieste assumerà un ruolo essenziale non solo per l'economia cittadina ma anche per quella europea.

Per far fronte alla previsione di crescita dei traffici la Siot ha deciso di provvedere ad un aumento occupazionale. L'azienda sta assumendo nuove risorse da destinare oltre alle attività del Terminale Marino anche alle operazioni del Parco Serbatoi di San Dorligo della Valle al fine di adeguarsi alle nuove opportunità. Ricordiamo inoltre che ogni petroliera sbarcata al Terminale Marino genera, fra diritti portuali e di ancoraggio, rimorchio, ormeggio, pilotaggio ed esborsi tramite agenzie marittime, un flusso di circa 75 mila euro. Con l'incremento dei traffici di greggio Siot garantisce così una netta inversione di rotta rispetto al trend negativo che aveva segnato l'avvio del 2012. Tra Gennaio ed Agosto, infatti, i traffici di petrolio greggio avevano subito un calo di circa il 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente a causa della crisi del Gruppo Petroplus, che aveva portato al fermo dell'attività della raffineria di Ingolstadt in Baviera. Questa situazione era stata superata a fine agosto grazie all'accordo tra il Gruppo Tal e la Gunvor, uno dei maggiori trader mondiali di prodotti petroliferi, salvando così oltre i 400 posti di lavoro.

Inoltre, grazie a questo accordo le attese di chiusura del 2012 sono in linea con le previsioni di inizio anno (35 milioni di tonnellate di greggio trasportato). A consolidare questo risultato anche la firma dell'acquisizione da parte del Gruppo Gunvor del 10% delle azioni in ciascuna delle tre società del Gruppo Tal, avvenuta il 4 Dicembre scorso a seguito del rilevamento del pacchetto azionario prima detenuto dal Gruppo Petroplus. L'ingresso della Gunvor tra gli azionisti garantisce la solidità della struttura azionaria del Gruppo Tal oltre che una prospettiva di maggior stabilità per i traffici petroliferi del porto di Trieste.

«Sappiamo bene - ha affermato Marina Monassi, presidente dell'Autorità portuale - che la movimentazione delle rinfuse liquide rappresenta il 70% dei traffici del nostro scalo. La Siot è la linfa vitale per il nostro porto. L'Autorità portuale di Trieste e la Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino collaborano per rafforzare il ruolo strategico del porto di Trieste quale scalo petrolifero più importante del Mediterraneo. I numeri e le previsioni di sviluppo presentati oggi dal gruppo Tal sono incoraggianti, specie se teniamo conto della crisi

economica mondiale che sta mettendo a dura prova tutti i porti europei. Siamo un porto che ha la forza di crescere anche in una fase economica di grande recessione e anche la chiusura stimata per il traffico contenitori 2012 sarà del + 3% su un 2011 che è stato un anno eccezionale».

«Si parla molto di Punti franchi in questi mesi e a volte senza cognizione di causa. Infatti, in questo caso risulta fondamentale - ha aggiunto Marina Monassi - la particolare rilevanza che per la Siot riveste il regime dei punti franchi. E' infatti la loro esistenza che consente agli operatori del porto di Trieste di godere di importanti benefici, quali ad esempio il pagamento dei diritti doganali dilazionato fino a 6 mesi ad un tasso d'interesse ridotto. Vantaggi competitivi che dobbiamo prendere in grande considerazione e che, come in questo caso, sono la ragione degli incrementi dei traffici».

«A 45 anni dall'entrata in funzione dell'oleodotto (era il 1967, ndr) - ha concluso Ulrike Andres, presidente del Gruppo Tal - la Siot sta consolidando la sua posizione di primato sul mercato quale il più importante oleodotto d'Europa e si appresta a raggiungere il prossimo anno il record storico di petrolio trasportato. Siamo molto soddisfatti di questa nuova prospettiva sia per le ricadute economiche sulla città che per il ruolo strategico che la Siot rivestirà sul piano portuale e nel contesto energetico europeo, operando sempre nel rispetto dell'ambiente e garantendo i massimi livelli di sicurezza. Tutto ciò è possibile grazie alla lunga esperienza e stretta collaborazione con tutti gli operatori ed in particolare con l'Autorità portuale».

Il presidente dell'Autorità portuale, inoltre, ha incontrato l'europarlamentare e componente della Commissione Trasporti Ue, Debora Serracchiani, in cui sono state evidenziate tutte le potenzialità dello scalo giuliano.

«Il porto di Trieste è un asset internazionale e la Regione Friuli Venezia Giulia deve investire sulla sua portualità e in particolare sullo scalo giuliano», ha detto la Serracchiani. Il presidente Monassi ha illustrato a Debora Serracchiani i progetti di sviluppo avviati, i risultati ottenuti e come, per il 2013, grazie all'incremento del traffico petrolifero sviluppato dalla Siot, Trieste diventerà il primo porto italiano per volumi complessivi di traffico.



## **Giachino: Novara Verona e Padova cardini della logistica**

NOVARA - «È stata un'occasione importantissima per Novara, ma anche per tutta la logistica nazionale, perché ha consentito di mettere a sistema e di valutare il sistema della logistica del nostro Paese. In questo panorama, se tutto si svolgerà come previsto e arriveranno gli investimenti previsti Novara diverrà davvero, insieme a Verona e a Padova un centro cardine per quanto riguarda il trasporto e lo smistamento delle merci». Questo il commento di Maurizio Comoli, presidente del "Cim" di Novara, la tavola rotonda sulle tematiche relative al Piano nazionale della Logistica 2011-2020, tenutasi nell'aula magna dell'Università degli Studi del Piemonte Orientale Amedeo Avogadro, alla presenza dei docenti e di oltre un centinaio di studenti universitari.

Nell'ottica del Piano nazionale della Logistica 2012-2020 frutto del grande lavoro dell'ex sottosegretario ai Trasporti Giachino, infatti, e in una prospettiva sud-europea con il progressivo aumento del trasporto su rotaia delle merci, Novara potrebbe diventare realmente un punto strategico di collegamento fra ovest ed est, fra nord e sud, con un forte incremento, non soltanto della superficie occupata dal "Cim" attualmente, ma, cosa ancora più importante, del numero di persone che attualmente vi lavorano.

«L'interazione tra Cim e Comune è già molto fattiva e proficua - ha precisato il vice sindaco di Novara Nicola Fonzo - e certamente come Amministrazione non possiamo che guardare positivamente ai progetti fino ad'ora presentati per una riorganizzazione dell'intera area. L'ampliamento del Cim è auspicabile e verrà fatto tenendo conto dello sviluppo urbanistico della nostra città e in accordo con le esigenze di quei cittadini che vivono nell'area interessata».

«Il futuro che abbiamo immaginato per Il Piemonte - ha ricordato nel suo intervento Bartolomeo Giachino, è quello di essere, e uno dei tre punti cardine della più vasta area logistica del Sud Europa: la Pianura Padana. Dei dieci corridoi ferroviari indicati dall'Europa come strategici per uno sviluppo sostenibile, infatti, ben quattro, grazie al forte impegno del Governo Berlusconi, interessano e si incrociano tutti in quest'area».

A Novara la presenza dell'ex corridoio cinque, della Genova - Rotterdam e della Lisbona - Kiev, farà sì che l'interporto di interscambio divenga uno dei più importanti e strategici con migliaia di posti di lavoro in più. Ovviamente perché tutto ciò possa diventare realtà è essenziale che si porti a termine la Torino - Lione e che si realizzi il "terzo valico" Genova - Rotterdam.

«Novara diverrà, quindi, decisiva per un futuro di maggiore crescita così come ben si evince dal Piano della Logistica, meglio dettagliato rispetto a quelli redatti in passato anche per quanto concerne le specifiche territoriali, la politica industriale dell'autotrasporto, le filiere logistiche diverse da settore a settore e soprattutto caratterizzato dalle 51 proposte (azioni) per la riforma della logistica, molte delle quali a costo zero», ha chiosato Giachino.

## **Demanio marittimo, Authority capofila del progetto**

CIVITAVECCHIA - Un importante protocollo di intesa, quello sottoscritto questa mattina dal presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti ed il direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con delega ai porti Cosimo Caliendo, con Civitavecchia capofila di un progetto pilota per la definizione delle procedure riguardanti il Sid, sistema informativo demanio marittimo. Un progetto da esportare poi negli altri scali italiani e che cammina di pari passo con il protocollo sulla legalità firmato nei mesi scorsi. "Si tratta di un protocollo di intesa - ha spiegato il presidente Monti - ancora più importante alla luce del commissariamento di Molo Vespucci questioni legate al demanio. Dopo un anno e mezzo di grandi risultati siamo indicati come Authority capofila per la gestione del sistema che definisce nuove procedure per la gestione del demanio". L'area Affari Legali e Demanio, quindi, collaborerà ora a stretto contatto con gli uffici del Ministero per definire le procedure che poi diventeranno circolari per gli altri porti. "Abbiamo già presentato dei regolamenti approvati in comitato portuale - ha aggiunto - nel frattempo si avvia la collaborazione per migliorare la gestione del demanio". Soddisfatto anche il direttore generale Caliendo il quale ha sottolineato come il demanio marittimo sia il "core business" delle Autorità Portuali. "Occorre disporre di strumenti idonei - ha sottolineato - per raggiungere importanti obiettivi in questo settore: e noi stiamo lavorando in quest'ottica. Alla base c'è ovviamente la trasparenza nella gestione e nell'affidamento delle aree. Questo progetto pilota serve quindi anche a noi, come Ministero, per un'esperienza conoscitiva a gestire i relativi provvedimenti". Un punto di inizio, quindi, per il progetto, ma anche un risultato importante per un'Autorità Portuale che, in questi anni, dall'insediamento del presidente Monti, ha lavorato molto su questo settore.

## **ESPO conferma i sospetti di dumping da parte di alcuni porti europei nell'applicazione delle norme doganali**

*L'associazione denuncia il fenomeno dello "shipping portuale", che determina una distorsione della concorrenza tra gli scali UE*

L'European Sea Ports Organisation (ESPO) ha presentato un documento programmatico sulle dogane che evidenzia le differenze di applicazione delle normative doganali comunitarie tra i porti europei. È un tema caro ad alcuni porti italiani e in particolare al porto di Genova, che più volte a denunciato un vero e proprio "dumping normativo" messo in atto dai porti nordeuropei che applicherebbero tali norme in maniera più permissiva a danno dei porti del Mediterraneo, che adottano invece criteri più rigorosi.

ESPO conferma il sospetto: «queste differenti pratiche - ha rilevato l'associazione dei porti europei - conducono al fenomeno dello "shipping portuale" da parte delle compagnie di navigazione e degli spedizionieri, che determina una distorsione della concorrenza tra i porti europei ed una disparità di trattamento nei confronti degli operatori economici».

Non solo ESPO avvalorare le congetture del cluster portuale genovese, ma fa nomi e cognomi citando proprio il caso del porto di Genova e del porto di Rotterdam, scalo nordeuropeo preso sempre ad esempio dai rappresentanti delle istituzioni e degli operatori portuali genovesi per denunciare l'attività di dumping. Il Policy Paper di ESPO è infatti basato su uno studio comparativo delle organizzazioni che sovrintendono al controllo e all'ispezione delle merci in transito nei porti di Rotterdam e di Genova, documento che l'associazione definisce «uno strumento utile per individuare le principali questioni da affrontare con un approccio comune».

Nel suo documento ESPO sollecita inoltre la Commissione Europea a chiarire la relazione tra lo sviluppo dello sportello unico doganale, che avviene su base nazionale e che è correlato alla direttiva sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti dell'UE, e l'iniziativa dell'e-customs al fine - ha spiegato l'associazione - «di evitare la coesistenza di due sportelli unici, uno per le navi ed uno per le merci».

ESPO ha lanciato anche un allarme avvertendo la Commissione Europea che il regime di dichiarazione anticipata per le merci in avvio via mare, che è in vigore dal 1° gennaio 2011, determina un dirottamento dei carichi destinati ai porti europei del Mediterraneo verso i porti del Nord Africa. In particolare, l'associazione chiede che, al fine di riequilibrare la concorrenza tra gli scali portuali delle due sponde del Mediterraneo, i carichi che sono trasbordati in porti comunitari siano esentati dal presentare la Dichiarazione Sommaria d'Entrata (ENS) o, almeno, che i dati da presentare siano meno dettagliati.

## **Lo scorso mese il traffico marittimo nel canale di Suez è diminuito del 9,4%**

*I volumi di carico trasportati dalle navi in transito nella via d'acqua egiziana sono ammontati a 58,9 milioni di tonnellate (+0,8%)*

Lo scorso mese si è accentuata la flessione del traffico marittimo nel canale di Suez. Attraverso la via d'acqua egiziana, infatti, sono transitate 1.357 navi, con una diminuzione del 9,4% rispetto a 1.498 navi nel novembre 2011. Le petroliere sono state 298, in crescita del 10,4% sul novembre 2011, e le navi di altro tipo 1.059, con una contrazione del 13,8% generata principalmente dalla riduzione del numero delle principali tipologie di navi, cioè le portacontainer e le rinfusiere che sono ammontate rispettivamente a 479 unità (-14,9%) e 222 unità (-19,9%).

Lo scorso mese i volumi trasportati dalle navi in transito nel canale sono stati pari a quasi 58,9 milioni di tonnellate, con un aumento dello 0,8% rispetto a 58,4 milioni di tonnellate nel novembre dello scorso anno. I volumi di carico trasportati dalle navi in transito nella direzione nord-sud sono ammontati a 30,0 milioni di tonnellate (+4,8%) e quelli trasportati dalle navi in transito nella direzione sud-nord a 28,8 milioni di tonnellate (-3,0%). Complessivamente i volumi di petrolio e di prodotti petroliferi trasportati in entrambe le direzioni sono ammontati a 12,4 milioni di tonnellate (+45,6%) e i volumi di altre merci a 46,5 milioni di tonnellate (-6,8%).

Nei primi undici mesi del 2012 il canale egiziano è stato attraversato da un totale di 15.826 navi, con una diminuzione del 2,5% rispetto a 16.225 navi nel periodo gennaio-novembre dello scorso anno. Le petroliere sono state 3.308 unità (+4,0%) e le navi di altro tipo 12.518 unità (-4,0%). I carichi trasportati dalle navi in transito sono ammontati a 678,8 milioni di tonnellate (+7,6%), di cui 354,4 milioni di tonnellate nella direzione nord-sud (+17,6%) e 324,4 milioni di tonnellate nella direzione sud-nord (-1,6%). I volumi di petrolio e prodotti petroliferi trasportati in entrambe le direzioni si sono attestati a 131,5 milioni di tonnellate (+42,0%) e quelli delle altre merci a 547,3 milioni di tonnellate (+1,7%).

## **A novembre il traffico dei container nel porto di Kaohsiung è diminuito del 4,0%**

*Nei primi undici mesi del 2012 registrato un incremento del 2,0%*

Lo scorso mese il traffico dei container movimentato dal porto di Kaohsiung è diminuito del 4,0% attestandosi a 780.940 teu rispetto a 813.566 teu totalizzati nel novembre 2011. Nei primi undici mesi del 2012 il porto asiatico ha movimentato complessivamente 8.985.235 teu, con un incremento del 2,0% rispetto a 8.806.000 teu nel periodo gennaio-novembre dello scorso anno.