

# RASSEGNA STAMPA 13 FEBBRAIO 2013

Fonte:



# I camalli battono cassa all'Inps

SAMUELE CAFASSO

**GENOVA.** Sette milioni da parte dell'Inps per rimpolpare gli stipendi dei portuali e ridare fiato alle esangui casse della Compagnia unica. Mentre sono in corso serrate trattative con i terminalisti per chiudere in ordine il bilancio 2012 che rischia un buco di oltre un paio di milioni di euro, la Culmv apre il fronte dei rimborsi con l'Inps, una partita che potrebbe essere decisiva per il futuro della compagnia stessa, che poi significa circa mille lavoratori sulle banchine genovesi.

Ieri i sindacati hanno organizzato un presidio a Genova, sotto la sede dell'Inps, per chiedere la restituzione dei soldi versati dalla Culmv stessa e dai lavoratori per la cassa integrazione negli anni 1991-2012. La contribuzione dello 0,9% del salario, di cui lo 0,3% a carico dei lavoratori e il resto a carico della Culmv, secondo l'esito di un interpellato ministeriale non era dovuta. Tesi per altro confermata dalla riforma Fornero dove prevede che tale contribuzione dovrà essere versata dalle ex compagnie portuali a partire dal 2013. Ergo, prima non andava versata.

Quanti soldi sono? «Si tratta di cifre abbastanza importanti - spiega il vice-consolo Silvano Ciuffardi -. Ai lavoratori devono essere restituiti salari per circa due milioni, altri cinque andrebbero invece alla Culmv stessa», già comprese le rivalutazioni. Inutile dire che la restituzione di somme così ingenti sarebbe una boccata d'ossigeno decisiva per la Compagnia, oltre che un sollievo per i lavoratori interessati. Ma quando arriveranno questi soldi? Ieri il direttore Inps per la Liguria Fabrizio Ottavi ha incontrato una delegazione di lavoratori cui ha dato tutta la sua disponibilità per risolvere la questione, «ma tra Inps e Compagnia c'è un contenzioso in atto per cui la restituzione [dei soldi] non è immediata come si può immaginare. Ma soprattutto per la parte dei lavorato-

ri, mi impegno ad accelerare». Ottavi si riferisce anche ai cascami dell'inchiesta sul porto che ipotizzava fossero stati versati ai lavoratori soldi per la cassa integrazione non dovuti. Sebbene l'accusa sia caduta nella sentenza di primo grado, il contenzioso è ancora aperto. Un nuovo incontro ci sarà tra quindici giorni.

Intanto domani si terrà a Palazzo San Giorgio l'incontro tra Autorità portuale, terminalisti e Compagnia riguardante l'organizzazione del lavoro in porto e i pagamenti per il 2012.

Mentre i terminalisti hanno trovato un'intesa di massima sulla proposta di creare una nuova società accanto alla Culmv con più flessibilità d'azione - ma è una strada che la Compagnia vede con diffidenza -, le posizioni tra i diversi imprenditori sono diverse rispetto ai pagamenti per il 2012. Soldi che la Culmv definisce come «conguagli». «Si tratta di premi di produttività - sostiene l'amministratore delegato del Vte, Gilberto Danesi - che noi riconosceremo quest'anno come in quelli passati. Cosa faranno gli altri, non lo deve chiedere a me. Noi faremo la nostra parte». Al *Secolo XIX* risulta che non vi sia una linea d'azione comune dei terminalisti. Cosa che complica il tavolo di confronto al via il 14 febbraio.

## GENOVA, INIZIATI I PREPARATIVI PER IL BATTESIMO DI MSC PREZIOSA

SONO COMINCIATI a Genova i preparativi del battesimo di Msc Preziosa, ammiraglia della flotta di Msc Crociere che, come tutte le navi della compagnia avrà come madrina Sophia Loren. L'evento avrà luogo il prossimo 23 marzo alla presenza, tra l'altro, di star internazionali della musica e dello spettacolo. Lunga 333 metri e larga 38 metri, Msc Preziosa sarà in grado di raggiungere una velocità di 23 nodi e potrà ospitare fino a 4.345 passeggeri.

## **CMA-CGM, siglata l'intesa con le banche**

Marsiglia - A seguito di un anno di trattative, la francese Cma-Cgm ha chiuso definitivamente il piano di ristrutturazione del debito dopo aver ceduto parte dei suoi asset e aperto le porte ai nuovi soci.

Con una nota, ieri il gruppo francese ha spiegato che verrà parzialmente riscadenzata una linea di credito in scadenza quest'anno con un nuovo prestito da 280 milioni di euro su tre anni. Gli interessi verranno pagati in funzione degli asset del gruppo, non più sugli utili in modo da evitare le volatilità del mercato.

Prima dell'annuncio di ieri, il gruppo aveva aperto le porte allo Stato. Il Fondo strategico si è infatti impegnato a sottoscrivere 150 milioni di dollari di bond convertibili in una partecipazione al gruppo del 6%. Lo stesso ha fatto il socio turco Yildirim Group per 100 milioni di dollari, pari a 4%. Poche settimane fa, infine, Cma Cgm ha ceduto il 49% della sua controllata dei terminal, Terminal Link, ai cinesi di China Merchants Holdings per 400 milioni di euro.

Per Rodolphe Saadé, executive officer, «la finalizzazione della ristrutturazione del debito insieme alle iniezioni di liquidità da parte di Fsi e Yildirim Group e la vendita del 39% di Terminal Link permetterà a Cma Cgm di operare con la richiesta flessibilità finanziaria e costituisce un passo fondamentale verso l'offerta pubblica di azioni»

## **Passera: «Fincantieri un esempio per tutti»**

Monfalcone - «Abbiamo rivisto il piano di Fincantieri, ci abbiamo lavorato a testa bassa, senza clamore, con un management di qualità, e oggi possiamo dire di esserci riusciti». Così il ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, oggi a Monfalcone promuove il lavoro degli ultimi dodici mesi dell'azienda leader della cantieristica. All'indomani dell'accordo siglato all'impianto di Castellammare di Stabia (Napoli), l'ultimo tra gli otto in Italia a non aver ancora sottoscritto una intesa, e a poco più di un anno dall'avvio del nuovo piano di riorganizzazione di Fincantieri, Passera ha raggiunto Monfalcone per tracciare un lusinghiero bilancio e rinsaldare la fiducia nell'ad Giuseppe Bono.

«La Fincantieri è un bell'esempio, è capofila di una attività, ed è importante anche come azienda trainante di altri settori; l'acquisizione di Stx-Osv (leader mondiale nella costruzione di mezzi di supporto alle attività di estrazione e produzione di petrolio e gas naturale) poi, è un colpo d'ala non scontato in un settore in cui tanti hanno paura», snocciola Passera, dopo aver visitato lo stabilimento e partecipato a una riunione di Confindustria Gorizia (di cui Bono è presidente) e Trieste, avviate verso l'unificazione. Come è abitudine nel caso di società quotate, il ministro non rilascia dichiarazioni sulle cronache giudiziarie (l'arresto di Orsi); non lesina invece parole per la «sua» Fincantieri: ci ha creduto quando di essa si paventava una cessione forzata e oggi intende ascrivere il merito. D'altronde «crollo del mercato, sfiducia dell'azionista pubblico sul rilancio, piano di impresa ritirato, sfilacciamento nei rapporti sindacali» erano le condizioni che circondavano il gruppo. In poco più di un anno la situazione appare capovolta: «Abbiamo rivisto il piano, ci abbiamo lavorato a testa bassa, senza clamore, con un management di qualità, oggi possiamo dire di esserci riusciti». Bono incassa e, come è nel suo stile, frena: «Non abbiamo superato la crisi, non bisogna abbassare la guardia; nel mondo ci sono altre realtà che possono competere». In particolare «soffriamo per la domanda che si è rarefatta. Nel settore navi da crociera la domanda si è dimezzata». Ma un piccolo vanto lo rivendica: «Non bisogna aver paura di cambiare, occorre adattarsi, chi ha paura del futuro rischia di non avere futuro».

Non è escluso un possibile (necessario?) riassetto di Finmeccanica. Una domanda rispolvera il vecchio piano di una Fincantieri che gestisce alcune attività di Finmeccanica; la risposta del ministro lascia spazi: «Ho le idee precise. L'esperienza di Fincantieri è rilevante per molti altri settori in sofferenza della Finmeccanica». E visto l'annuncio di due mesi di duro lavoro al Dicastero, con l'intenzione di lasciare al successore «quanto più lavoro svolto», è possibile che tra decreti attuativi e piani energetici ci sia più spazio per Fincantieri in un riordino della grande holding.

## **Il sistema di navigazione interna dall'Adriatico a Mantova è percorribile da imbarcazioni di quinta classe europea**

*Inaugurate le nuove conche di Cavanella d'Adige*

Stamani, con il transito di una grossa chiatta in quinta classe europea che trasportava granaglie, sono state inaugurate le nuove conche di navigazione di Cavanella d'Adige, che fanno diventare europea a tutti gli effetti l'idrovia Fissero - Tartaro - Canal Bianco che collega l'Adriatico con il cuore della pianura padana. La conca è un'opera che permette alle imbarcazioni di "attraversare" un incrocio tra due corsi d'acqua che hanno livelli differenti. In questo caso si tratta dell'Adige e del canale Po-Brondolo che collega la laguna, e dunque i porti di Venezia e di Chioggia, con il Po ma soprattutto con l'idrovia per Mantova. La conca è una sorta di vasca che accoglie la nave o la chiatta che deve transitare, si chiude e il suo livello viene fatto salire o scendere fino a portare il mezzo in linea con lo specchio d'acqua da oltrepassare; a questo punto si apre, il naviglio transita e si immette in una seconda conca, analoga alla prima, dalla quale poi accede alla via d'acqua oltre l'incrocio.

Le nuove conche di Cavanella d'Adige sono state volute e finanziate dalla Regione del Veneto a completamento dell'idrovia Mantova-Venezia e il cui asse est- ovest (Fissero - Tartaro - Canalbianco) era stato quasi completamente adeguato alla quinta classe nel 2002. Della realizzazione delle conche è stata incaricata la società Sistemi Territoriali Spa, interamente partecipata dalla Regione e braccio operativo nel settore del trasporto e della navigazione.

«Infrastrutture come questa - ha evidenziato l'assessore regionale alle politiche della mobilità del Veneto, Renato Chisso - permettono concretamente di eliminare dalle autostrade circa seimila Tir all'anno, che potrebbero facilmente diventare 10mila se questa forma di trasporto venisse conosciuta. Le conche completano infatti l'unica grande linea di trasporto acquatico interno d'Italia, raddoppiando di fatto la sua capacità in termini di stazza dei mezzi di navigazione e proponendosi come unica concreta alternativa alla strada, integrativa alla ferrovia e complementare al cabotaggio marittimo e alle autostrade del mare, all'interno di una filiera intermodale della quale si è predicato per decenni senza concretare granché».

I mezzi fluviali o fluvio - marittimi della quinta classe CEMT (Commissione Europea Ministeri dei Trasporti) - ha ricordato l'ente regionale veneto - sono motonavi e chiatte della lunghezza massima da 95 a 110 metri, larghezza massima di 11,4 metri, dislocamento da 1.500 a 3.000 tonnellate (da 1.600 a 3.000 tonnellate per i convogli a spinta). Il carico equivale a circa quello di una cinquantina di Tir, che vengono così tolti dalle strade.

Nel 2012 lungo l'Idrovia Venezia - Mantova sono state trasportate complessivamente 164.882 tonnellate di merce (289.456 tonnellate nel 2011), per un valore complessivo di 142,9 milioni di euro (313,0 milioni nel 2011), cui si aggiungono 15.113 natanti da diporto (16.945 nel 2011) e 3.262 passeggeri (10.952 nel 2011). L'ente regionale veneto ha rilevato che il trend del trasporto delle merci sulla via d'acqua interna è purtroppo in discesa dal 2008, anno di inizio della crisi economica mondiale, ma che - in ogni caso - i dati evidenziano la convenienza di questa modalità di trasporto soprattutto per merci come granaglie, legname, carbone e idrocarburi, prodotti chimici e plastici e metalli. Inoltre - ha sottolineato la Regione - l'avvio del porto offshore di Venezia, la piattaforma portuale che l'Autorità Portuale dello scalo veneziano ha pianificato di realizzare al di fuori della Laguna, sarà certamente motivo di impulso per la navigazione interna, in ragione della possibilità di collegamento diretto tra navi giramondo e mercati interni della pianura Padana.

La Regione del Veneto ha tracciato un quadro storico della navigazione interna italiana: «una rete efficientissima nel Veneto della Serenissima - ha ricordato l'ente - collegava pressoché tutti i capoluoghi (persino Belluno in direzione Venezia, soprattutto per il trasporto di legname) e le vie d'acqua erano utilizzate in tutta la pianura padana, consentendo di arrivare fino a Milano e Torino. Ferrovia e motore a scoppio hanno però sostanzialmente svuotato il sistema anche se, nel secolo scorso venne progettata una grande idrovia, a nord del Po e parallela a quest'ultimo, che consentisse il transito di merci su navi fluviali dal mare a Mantova e Cremona in ogni periodo dell'anno, indipendentemente dalle situazioni di piena o di magra del Po e delle bisse del suo fondale. Il primo progetto dell'idrovia risale al 1938 (di qui l'originario nome di Canale Mussolini), quando alla finalità di sistemazione idraulica del sistema di canali Fissero - Tartaro - Canalbianco vennero appunto aggiunte quelle irrigue e quelle di navigazione interna. Le vicende belliche e il successivo preponderante peso dato al trasporto su gomma misero il canale in una sorta di limbo, dal quale uscì grazie soprattutto a investimenti della Regione del Veneto per circa 70 milioni di euro effettuati negli ultimi 15 anni del secolo scorso, che hanno permesso di ricalibrare il sistema e le opere di navigazione necessarie per superare il dislivello di 12,50 metri tra il mare e il mantovano. L'idrovia, fino ad allora l'incompiuta più straordinariamente datata d'Italia - ha ricordato ancora l'ente - venne finalmente inaugurata nella primavera-estate del 2002 con l'apertura al traffico per tutti i 130 chilometri che vanno dal mare ai laghi di Mantova. Per renderli completamente navigabili da natanti di quinta classe europea mancavano appunto le nuove conche, realizzate grazie ad un ulteriore finanziamento regionale sostenuto da contributo comunitario. L'idrovia è oggi dotata dei seguenti porti/banchine: Mantova, Ostiglia, Canda, Rovigo. A Rovigo è funzionante un interporto direttamente servito anche dalla ferrovia».

## **Cargotec insedierà il quartier generale delle attività di MacGregor a Singapore**

*Confermata la possibilità di porre la divisione sul mercato azionario*

Il gruppo Cargotec, specializzato nella produzione di mezzi di sollevamento, insedierà a Singapore il quartier generale di quella che diventerà la società madre delle attività della divisione MacGregor, che si occupa di sistemi per il trasporto marittimo e l'industria offshore. Il gruppo finlandese ha precisato che, di conseguenza, il management di MacGregor sarà basato a Singapore. Inoltre Cargotec ha confermato che ha allo studio una quotazione con separata linea di MacGregor sulla base delle condizioni di mercato.

Cargotec ha spiegato che Singapore costituisce una base consolidata per i settori del trasporto marittimo e dell'industria offshore ed è sede di numerose società quotate in Borsa e ciò - ha precisato il gruppo finlandese - consentirà a MacGregor di sviluppare per intero le proprie potenzialità di creazione del valore, incluso il segmento dei servizi. «Grazie alla sua vicinanza ai nostri clienti e partner asiatici - ha rilevato il presidente di MacGregor, Mikael Mäkinen - siamo convinti che Singapore sia la migliore località per la sede. Dato che già oltre il 70% delle vendite di MacGregor sono generate nella regione dell'Asia e del Pacifico, riteniamo che stabilire la nostra sede a Singapore potrebbe rappresentare uno sviluppo naturale per le nostre attività»

## **Il porto di Amburgo chiude il 2012 con una flessione del traffico in tutti i principali comparti merceologici**

*Container -1,7%, rinfuse -0,4% e merci convenzionali -15,6%. Crescita delle esportazioni*

Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Amburgo è diminuito dell'1,0% attestandosi a 130,9 milioni di tonnellate rispetto a 132,2 milioni di tonnellate totalizzate nel 2011. Le merci in importazione sono calate del 3,0% a 73,9 milioni di tonnellate, mentre quelle in esportazione sono aumentate dell'1,9% a 57,1 milioni di tonnellate.

Nel 2012 il porto tedesco ha movimentato complessivamente 39,4 milioni di tonnellate di rinfuse, con una flessione dello 0,4% sull'anno precedente, di cui 19,1 milioni di tonnellate di carichi movimentati con benna (-1,6%), 6,2 milioni di tonnellate di rinfuse polverose (-0,3%) e 14,1 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+1,1%). Il totale delle rinfuse in export è ammontato a 9,9 milioni di tonnellate (+4,6%) e quello delle rinfuse in import a 29,5 milioni di tonnellate (-2,0%).

Le merci varie si sono attestate ad un totale di 91,5 milioni di tonnellate, un volume inferiore dell'1,2% rispetto a quello movimentato nel 2011. Il traffico dei container è stato pari a 8,9 milioni di teu, con una diminuzione dell'1,7% sul 2011, di cui 7,6 milioni di container pieni (+0,2%) e 1,2 milioni di container vuoti (-12,1%). Complessivamente i container pieni allo sbarco e all'imbarco sono stati pari entrambi a 3,8 milioni di teu, con un incremento del 4,4% sui container pieni in esportazione nel 2011 e con una contrazione del 3,6% sui container pieni in importazione nel 2011.

Lo scorso anno il traffico containerizzato del porto tedesco con l'Asia, che rappresenta il 53,3% del totale, è stato pari a 4,7 milioni di teu, con una sensibile diminuzione dell'8,6% rispetto al 2011. In aumento, invece, i traffici con gli altri mercati continentali: quello con il resto d'Europa ha registrato una progressione del 6,1% a 2,7 milioni di teu e il traffico con le Americhe ha totalizzato 1,1 milioni di teu rispetto ad un milione di teu nel 2011; in crescita anche i volumi con l'Africa, che sono saliti del 12,8% a 238mila teu, così come quelli con l'Australia/Oceania, che sono ammontati a 43mila teu (+15,8%).

Tra i principali partner commerciali del porto di Amburgo nel segmento dei traffici containerizzati, nel 2012 il traffico con la Cina ha registrato una riduzione del 12,3% scendendo a 2,6 milioni di teu, mentre il traffico con la Russia è cresciuto del 13,5%; in flessione (-2,2%) anche il traffico con Singapore, mentre i volumi containerizzati con gli USA sono cresciuti del 28,1% e quelli con la Corea del Sud sono aumentati del 7,0%.

Le merci convenzionali sono ammontate complessivamente a 2,1 milioni di tonnellate (-15,6%), di cui 1,4 milioni di tonnellate in esportazione (+0,1%) e 730mila tonnellate in importazione (-34,6%).

## **La crisi dei noli al giro di boa?**

*Alla domanda si cercherà di dare una risposta giovedì a Genova nel corso di un seminario organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti con Wista Italia*

La crisi dei noli al giro di boa? È una domanda alla quale si cercherà di dare una risposta giovedì prossimo nel corso del tradizionale appuntamento organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, che quest'anno è realizzato in collaborazione con Wista Italia e che si terrà con inizio alle ore 18 nella Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova.

A fare il punto della situazione saranno Alberto Bonino della Genoa Sea Brokers, Carlo Kahya della bancario costa & c. ed Ennio Palmesino della Genoa Sea Tankers, che approfondiranno rispettivamente l'andamento del mercato dei noli nel settore dei carichi secchi, dei container e dei carichi liquidi. Il seminario, moderato da Patrizia Lupi, giornalista e socia Wista Italia, è aperto al pubblico.

Anticipando i contenuti dell'incontro, il Gruppo Giovani di Assagenti ha rilevato che «dopo oltre tre anni di crisi dei noli delle rinfuse, a seguito del crack di metà 2008, gli operatori speravano che il 2012 avrebbe segnato un'inversione di tendenza, ma così non è stato, anzi, il 2012 si è rivelato, se possibile, peggiore del 2011 e del 2010. Ora si guarda al 2013 come possibile anno di svolta, ma cosa dicono i fondamentali del mercato? L'eccesso di navi e una domanda più debole del previsto - ha osservato il Gruppo Giovani - continuano a compromettere la ripresa delle portarinfuse secche, delle petroliere e delle portacontainer. All'inizio di febbraio i noli delle petroliere da greggio hanno raggiunto un nuovo minimo storico e secondo molti analisti la ripresa del mercato dello shipping a livello internazionale rimane ancora un miraggio». «Lo dicono - ha confermato Alberto Bonino - i numeri e le previsioni riportate nelle prospettive del settore dry. L'opinione generale si divide tra i più ottimisti, che ipotizzano una ripresa nel 2014, e i più negativi, che non vedono un miglioramento fino al 2016». Anche il settore dei contenitori ha risentito pesantemente della crisi generale: dall'autunno 2008 il mercato, influenzato anche dalla crisi economica mondiale, ha incominciato un costante declino che ha portato al dimezzamento dei noli in un solo anno. «Nonostante il periodo di mercato negativo - ha osservato Carlo Kahya - le maggiori compagnie di linea hanno concentrato i loro ordini di portacontainer a capacità sempre maggiori, che da 2.500/8.000 teu arriva ora alle recenti 16.000 della CMA CGM e alle 18.000 in arrivo a breve per conto della Maersk, le triple-e».

## **Nel 2012 il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è diminuito del 9,7%**

*I container sono stati 1.247.218 (-4,6%). Pesante contrazione delle rinfuse liquide. Rialzo delle rinfuse secche*

Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia ha registrato un calo del 9,7% attestandosi a 15,4 milioni di tonnellate rispetto a 17,1 milioni di tonnellate nel 2011. Le merci allo sbarco sono ammontate a 6,7 milioni di tonnellate (-17,7%) e quelle all'imbarco a 8,7 milioni di tonnellate (-2,5%).

Nel segmento delle merci varie il traffico è stato complessivamente di 12,5 milioni di tonnellate (-9,4%), di cui 4,1 milioni di tonnellate allo sbarco (-24,3%) e 8,5 milioni di tonnellate all'imbarco (0%). I soli traffici containerizzati sono pari a 12,0 milioni di tonnellate (-10,8%) e le altre merci varie hanno totalizzato 503mila tonnellate (+41,3%).

Il traffico dei container conteggiato in contenitori da 20 piedi (teu) è stato pari a 1.247.218 teu (-4,6%). Riferendosi al volume containerizzato movimentato nel 2012 dallo scalo ligure, il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, ha sottolineato che si tratta di «un volume di traffico da considerarsi comunque di grande rilievo se commisurato alla pesante crisi economica che si è manifestata in Italia ed in Europa, interessando a più riprese i mercati mondiali di produzione e consumo e il trasporto marittimo in generale. Il porto della Spezia - ha aggiunto - riesce comunque con questo importante risultato a mantenere saldamente la posizione di secondo porto italiano di accesso diretto ai mercati del nord Italia e ciò avviene in uno scenario di sempre più elevata competizione con gli altri porti sia nel bacino del Mediterraneo che in Europa».

Nel 2012 i contenitori movimentati in importazione dal porto spezzino sono stati 638.072 teu (-4,8%) e quelli movimentati in esportazione 609.146 teu (-4,3%). Il trasbordo ha rappresentato il 7,3% del traffico complessivo portuale con 91mila movimenti.

L'Autorità Portuale ha reso noto che, per quanto riguarda i traffici containerizzati, «nei mercati esteri serviti nel 2012 dal porto della Spezia al primo posto risulta l'interscambio import-export con l'Asia al 46% delle movimentazioni complessive, seguito dal mercato America al 23%, quello con l'Africa 18%, quello con l'Europa al 8% e quello con l'Oceania 5%. Per quanto riguarda invece i mercati inland serviti dallo scalo spezzino troviamo conferma delle relazioni con le principali regioni di destinazione finale: Lombardia 28%, Emilia Romagna 26%, Toscana 15%, Veneto 12,6%, Liguria 8,6%, Piemonte 5,3%, altri 4,5%. Il porto della Spezia - ha rilevato l'ente - conferma quindi la sua naturale vocazione a servire i più importanti mercati italiani della pianura padana e del nord-centro Italia come partner di riferimento nella catena logistica del trasporto merci».

Nel 2012 il traffico containerizzato movimentato nel porto ligure dalla La Spezia Container Terminal (LSCT), la società terminalista del gruppo Contship Italia, è stato pari complessivamente a 990mila teu (1,1 milioni di teu nel 2011), quello movimentato dal Terminal del Golfo del gruppo Tarros a 138mila teu (125mila nel 2011) e quello totalizzato dal terminal Speter a circa 120mila teu (113mila nel 2011).

Lo scorso anno il traffico delle rinfuse liquide movimentato dal porto spezzino è ammontato a quasi 1,5 milioni di tonnellate, con una consistente diminuzione del 23,4% sull'anno precedente determinata dalla pesante flessione delle importazioni di gas liquido al terminal GNL Italia di

Panigaglia. Il solo volume di gas è stato pari a 794mila tonnellate (-41%). Si tratta - ha precisato l'Autorità Portuale - di «risultati deludenti se paragonati alle movimentazioni che il terminal GNL ha svolto ad esempio nel 2006, quando furono sbarcate 2,2 milioni di tonnellate di gas liquido. Negli ultimi 10 anni, tali movimentazioni sono andate via via riducendosi fino alle modeste quantità attuali». Sono invece aumentati del 9,8% i prodotti raffinati, saliti del 9,7% a 446mila tonnellate, e le altre rinfuse liquide sono cresciute del 32,4% a circa 239mila tonnellate.

Nel 2012 il traffico delle rinfuse solide ha registrato un rialzo del 10,4% ad un totale di oltre 1,4 milioni di tonnellate, crescita che è stata determinata dall'aumento dei quantitativi di carbone sbarcato al terminal Enel per 1,2 milioni di tonnellate (+12,6%) e delle altre rinfuse solide con 172mila tonnellate (+18,3%). I minerali movimentati sono ammontati a 17mila tonnellate (-7,3%), mentre i cereali sbarcati si sono fermati a 36mila tonnellate (-41%).

Nel settore dei passeggeri, nel 2012 il traffico è stato di oltre 50mila unità rispetto a oltre 90mila nell'anno precedente. Il calo - ha spiegato l'ente portuale - è dovuto all'alternanza negli scali di compagnie come Disney Cruises. Il traffico dello scorso anno è suddiviso in 42.383 transiti alla Spezia presso la piattaforma LSCF con 29 scali nave, in 421 transiti a Lerici con cinque scali nave e 7.435 transiti a Porto Venere con 38 scali nave. Gli equipaggi al seguito hanno sfiorato le 25mila unità complessive.

## **Nei porti statunitensi contenitori in aumento: a fine Febbraio +8,5%**

WASHINGTON - (M. B.) Nel mese di Febbraio, il volume dei container importati attraverso i maggiori porti degli Stati Uniti, è previsto in aumento dell' 8,5% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, secondo quanto riferisce il rapporto mensile Global Port Tracker pubblicato dalla National Retail Federation ed Associates Hackett. A Dicembre, l'ultimo mese per il quale sono disponibili i dati definitivi, i porti Usa presi in esame dal Global Port Tracker, hanno movimentato 1.320.000 teu, in crescita del 2,8% rispetto a Novembre e dell'8% nei confronti di Dicembre 2011. Il volume totale raggiunto nel 2012 è stato di 15,8 milioni di teu, + 2,9% nei confronti del 2011. Il movimento dello scorso mese di Gennaio è stimato a 1,34 milioni di teu, + 4,6% su Gennaio 2012. Febbraio è previsto a 1,18 mln di teu, + 8,5% sullo stesso mese dello scorso anno. A Marzo sono stimati 1,29 mln, in crescita del 3,6%; Aprile a 1,36 mln di teu (+ 4,4%); Maggio a 1,45 milioni (+ 6,2%) e Giugno a 1,45 mln (+ 4,9%). Le proiezioni per il primo semestre di quest'anno, stimano un traffico di 8,1 milioni di teu, in crescita del 5,3% rispetto al primo semestre del 2012. Un grosso contributo a questo incremento del volume dei container movimentati, giunge anche dall'accordo contrattuale siglato dai lavoratori portuali negli scali della East Coast e del Golfo degli Stati Uniti, nonostante la trattativa chiave nei porti della West Coast non sia ancora conclusa. L'International Longshoremen's Association e la U. S. Maritime Alliance, infatti, in vista del rinnovo del contratto di lavoro, il 1° Febbraio hanno raggiunto un accordo provvisorio proprio per evitare uno sciopero che avrebbe potuto bloccare i porti della East Coast e del Golfo, dal Maine al Texas. Tale accordo è subordinato al raggiungimento di accordi integrativi locali e alla ratifica da parte dei sindacati.

## Stop ai fumi neri delle navi sulla città

LIVORNO Il fumo si alza nero dalla ciminiera gialla e blu con su disegnata la testa del moro, simbolo della Corsica ma anche della Corsica Ferries ormeggiata sulle banchine che si affacciano tra la Fortezza Vecchia e la capitaneria. C'è vento di mare e il profumo degli ossidi di azoto percorre i canali della Venezia, via Grande, via San Giovanni, e si respira nitido fin davanti al municipio. E' dai traghetti come quelli che ogni giorno fanno la spola con Bastia e la Sardegna, ma è soprattutto dalle città galleggianti dei crocieristi che da aprile a ottobre stazionano 12 ore al giorno nel nostro porto con i motori sempre accesi, che arriva uno dei colpi più pesanti all'inquinamento atmosferico della città. Ossido di azoto ma anche polveri fini Pm10, anidride solforosa e monossido di carbonio, anidride carbonica e composti organici volatili. Tonnellate di veleni che finiscono nei polmoni dei livornesi come in quelli degli abitanti di tutte le città di porto, alla faccia di chi pensa che il libeccio ci regali l'aria più pulita del mondo. Tonnellate che nei sogni di chi immagina stazioni marittime ecosostenibili potrebbero essere in buona parte annullati dalla famigerata elettrificazione delle banchine. La quale però ha costi altissimi e si porta dietro problematiche tecniche importanti, a partire dalla necessità di centrali elettriche in grado di rifornire bisonti del mare che consumano quanto interi quartieri, per arrivare a quella di adeguare le navi meno giovani a un sistema di alimentazione diverso da quello a gasolio. E allora può non stupire che a Venezia come a La Spezia, a Civitavecchia come a Bari da anni si discuta della questione senza però aver elettrificato una sola banchina. E può stupire, ma in realtà non dovrebbe stupire - considerando talune intuizioni e i primati che il porto di Livorno nella sua storia ci ha abituato a firmare in mezzo a tanti problemi, dall'avanguardia nel traffico dei container alla leadership per le autostrade del mare, dall'invenzione del traffico dei forestali a quello delle auto nuove - che proprio qui una banchina, la prima in Italia, finirà per essere elettrificata. Un precedente in realtà ci sarebbe a Genova, ma riguarda l'alimentazione di navi che vanno nel bacino di carenaggio, mentre nessuno l'ha finora messa in atto per le navi in transito in porto. Il progetto non è un buon proposito dell'Autorità Portuale. E' qualcosa di scritto, pronto per essere attuato. C'è già uno stanziamento, cinque milioni di euro finanziati al 60% dal ministero dell'ambiente, e al 20% ciascuno da Regione e Autorità Portuale, c'è una data di scadenza per l'utilizzo dei fondi, che è il 31 dicembre di quest'anno, e anche una data approssimativa per la fine dei lavori, autunno 2013. Insomma: domani. C'è anche l'individuazione della banchina prescelta: la calata Sgarallino, quella che da primavera ad autunno è una delle più utilizzate dalle navi da crociera e che più di tutte spurga veleni sulla città. «Fra le tante banchine abbiamo scelto quella più prossima a via San Giovanni e al centro - spiega Giovanni Motta, dirigente della qualità, sicurezza e ambiente di palazzo Rosciano -. Abbiamo deciso per le navi da crociera perché sono quelle che più di tutte emettono fumi stazionando da mattina a sera in banchina. E' vero che la percezione comune farebbe pensare che siano i traghetti a inquinare di più, ma è un problema di emissioni concentrate: quando partono e arrivano le emissioni sono maggiori e hanno solo più impatto olfattivo, ma i quantitativi emessi sono meno significativi rispetto alle navi da crociera. Il problema va visto in termini di quantità, la nave più grossa che sta accesa per ore in porto inquina molto di più». «Questo è un primo passo, che non risolverà il problema - continua Motta -, ma è un passo importante, anche perché prelude all'estensione dell'elettrificazione ad altri scali del porto passeggeri». Attenzione ai facili entusiasmi, però. Oltre al costo notevole, cinque milioni a banchina, l'operazione bis di cui Motta parla si troverà di fronte un altro ostacolo: quello della potenza elettrica del porto. Dall'Authority sono molto chiari in questo senso: «Una nave da crociera usa una potenza nominale da 10 megawatt. Per adesso siamo in grado di rifornirne soltanto una perché Enel ci ha garantito energia sufficiente per una nave. Abbiamo già chiesto a Terna la realizzazione di una cabina primaria di distribuzione della corrente da 45 megawatt che ci permetta poi di procedere a elettrificare altre banchine»