

RASSEGNA STAMPA 14 NOVEMBRE 2011

Fonte:



L'ultima raffica del Governo

Prima di chiudere il suo lungo ciclo, il governo Berlusconi ha varato nella legge di stabilità alcuni provvedimenti che riguardano molto la nostra regione.

Il senatore Luigi Grillo, presidente della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni, protagonista di una lunga battaglia per alcune scelte strutturali, si è mostrato soddisfatto sui risultati ottenuti sia pure in zona Cesarini.

Senatore Grillo, può illustrarci le novità?

«Sia pure a costo di una fatica estrema, credo che la Liguria abbia ottenuto lusinghieri risultati su voci importanti per il suo sviluppo».

Da dove cominciamo?

«Nella legge di stabilità, sono stati stanziati 100 milioni continuativi per assicurare la loro autonomia finanziaria. Dopo tre anni di "no" da parte di Tremonti, finalmente il ministro ha dato il suo ok. Questo significa che il porto di Genova potrà contare su circa 20 milioni annui, che gli permetteranno di accendere mutui su investimenti per centinaia di milioni. Mercoledì inoltre la Commissione dovrebbe esprimere il suo giudizio sulla nuova Legge dei porti e, mi auguro, che il giorno successivo ci sia il via libera da tutti auspicato. Sempre mercoledì, la commissione da me presieduta darà parere favorevole alla riconferma di Merlo al vertice del-

l'Autorità portuale genovese».

Altre novità?

«Lo sblocco definitivo delle procedure del Terzo Valico permette di operare nei cantieri già aperti. Ci sono 750 milioni come prima tranche, di cui 350 come rimborsi spese al Cciv e gli altri 400 da investire nei lavori. Il prossimo Cipe dovrebbe finanziare anche il secondo lotto. Dopo anni di discorsi, polemiche, blocchi burocratici e politici ritengo si possa tirare un sospiro di sollievo».

Ma siamo sempre alle prese con il nodo infrastrutture, in una Liguria stretta tra mare e monti.

«Si è perso tanto, troppo tempo. Ma si deve lavorare per recuperare lo spazio e allinearci alle esigenze di un mercato globale sempre più invadente.

Posso assicurare che, proprio nella ormai famosa legge di stabilità, è stata inserita la mia proposta di defiscalizzazione sugli investimenti delle infrastrutture. Questo, in parole povere, significa che la Gronda di Levante, dal costo di tre miliardi, verrà finanziata per due dal consorzio dei privati e per uno dal Governo. E' chiaro che attualmente da parte pubblica non ci sono soldi. Ma quel miliardo i privati lo possono anticipare recuperandolo poi, per

20 anni, con Irap e Iva non pagate. Questo naturalmente vale per le grandi opere come ad esempio la Venezia-Orte-Civitavecchia. Se la società Ili, formata dal 51% Cassa di Risparmio e 49% dal gruppo Bonsignore fosse ancora interessata l'opera potrebbe partire.

Finito con le novità?

«C'è un'altra sorpresa nell'ultimo atto del Governo Berlusconi. E' costituito

dalla modifica dell'articolo 4 ter sul patto di stabilità dei Comuni. C'è l'apertura della borsa per i comuni virtuosi attraverso un incremento delle spese del 16,5% e 15,5% per il prossimo anno. E' il primo passo verso quella politica di sviluppo indispensabile al Paese».

Che ne pensa del nuovo Governo?

«Tutte persone autorevoli e preparate. C'è però il rischio che la mancanza di esperienza politica li trovi impreparati ad affrontare la burocrazia romana».

E Berlusconi?

«Paga gli errori di Tremonti e la mancanza di coraggio nell'aver rinunciato a licenziarlo. L'Europa da tre anni gli chiedeva più misure per la crescita e meno tagli orizzontali...».

MICHELE DIAVOLI

Parere favorevole a Merlo

Apertura ai Comuni virtuosi

Terzo valico, fs firma con cociv

Milano -A poche ore dalle dimissioni del governo, arriva la firma finale per l'alta velocità Genova-Milano. Le **Ferrovie italiane** hanno assegnato al General Contractor COCIV, di cui **Impregilo** è leader con una quota del 54%, i lavori per il terzo valico dei Giovi sulla linea AV/AC **Milano-Genova**. Gli altri partner, spiega una nota, sono **Condotte** con il 21%, **Tecnimont** del gruppo Maire Tecnimont con il 20% e Civ con il 5%.

Il valore totale delle opere e dei lavori contrattualizzati ammonta a circa **4,8 miliardi**. Il primo lotto dei lavori, già finanziato dal Cipe per un valore di 500 milioni, prevede la realizzazione di opere e attività per un valore di 430 milioni. Il tracciato del terzo valico dei Giovi si sviluppa tra la Liguria e il Piemonte. La nuova linea ha una lunghezza di circa 53 chilometri, di cui 39 in galleria, oltre a 14 chilometri di interconnessioni con la rete ferroviaria esistente, per un totale di 67 chilometri di nuove infrastrutture.

Subito dopo l'annuncio della firma, Impregilo in Borsa è schizzata in alto, con un rialzo dell'8,9%

Matteoli: «Merlo resti presidente»

Genova. **Altero Matteoli** ha voluto metterci la firma su **Luigi Merlo presidente del porto di Genova**: dopo una giornata sull'altalena - firma, non firma, ha già firmato - in serata è partita la lettera con cui il ministro propone al presidente della Regione Claudio Burlando la riconferma del presidente uscente all'Autorità portuale. Il primo mandato scade a febbraio quindi questa volta non c'è alcun rischio, come invece successo in passato, di qualche mese di poltrone vacante. La scelta di Merlo è uno degli ultimi atti del ministro, poco dopo aver fatto partire un comunicato stampa in cui si rivendica come «un grande risultato dovuto alla perseveranza del governo Berlusconi» la firma finale tra Rfi e Cociv per l'avvio dei lavori del Terzo valico. Un finale molto genovese, insomma, per un ministro che non è mai stato molto amato sulle banchine del capoluogo ligure, “colpevole” di non essere riuscito a portare avanti quelle riforme che avrebbero dato **ossigeno all'economia dello shipping**. Una su tutte, l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. La prassi istituzionale vuole che ora Burlando dia il suo assenso - lo farà questa mattina - e quindi la nomina verrà sottoposta al parere, non vincolante, delle commissioni competenti alla Camera e al Senato, dopo di cui arriva il vero e proprio decreto del ministro che, a quel punto, non sarà più, con ogni probabilità, Matteoli. Ma la strada è spianata, come d'altronde era previsto: la terna di candidati all'interno della quale scegliere - Merlo, il professore **Renato Midoro**, il funzionario della Regione **Walter Bertini** - sembrava fatta apposta per portare dritto alla riconferma del presidente uscente di cui Matteoli non ha mai fatto mistero di apprezzare l'operato. Eppure ieri la strada che portava alla nomina non era del tutto tracciata: perché, d'altronde, il ministro uscente di centrodestra - tra l'altro tra i più fieri oppositori delle larghe intese - avrebbe dovuto mettere la firma su un presidente già assessore di Burlando, targato Pd? Non sarebbe stato meglio lasciare l'onere al successore? A quanto risulta, prima di mettere la firma Matteoli ha consultato il senatore **Giorgio Bornacin** e Luigi Grillo, che tra l'altro è presidente della commissione parlamentare che dovrà dare il parere non vincolante. Entrambi si sono espressi per la riconferma e allora Matteoli si sarebbe deciso per l'accelerata non essendoci, per così dire, controindicazioni politiche. Eppure, ironia della sorte, quando quattro anni fa Luigi Merlo fu nominato per la prima volta alla guida del porto dal governo Prodi già sfiduciato, suscitò un polverone di critiche da parte del centrodestra sul centrosinistra lottizzatore fuori tempo massimo. Adesso per Merlo arriva un'altra nomina a **governo boccheggianti**. Meno sofferta dell'ultima, ma comunque sempre all'ultimo minuto.

Samuele Cafasso

Tutti i segreti del terzo valico

Genova. A contratto firmato, quindi con un vincolo che lega lo Stato (attraverso Fs) e i soggetti privati (il **consorzio Cociv**) alla realizzazione del **Terzo valico** - 53 chilometri da Genova alla pianura Padana, di cui 39 in galleria - rimangono pochi e freddi dati. Il finanziamento è di 500 milioni su 6,2 miliardi di euro. A garanzia della realizzazione dell'intera opera c'è la **legge Finanziaria 2010**, che ha reso possibile la costruzione dell'infrastruttura tramite lotti costruttivi e non funzionali (quindi non immediatamente utilizzabili una volta terminati). Il governo - qualunque governo ci sarà - deve impegnarsi anno dopo anno a stanziare fondi per i lotti successivi. Per il secondo lotto (valore: 1,2 miliardi) c'è tempo fino al 2013, più probabilmente al 2014, quando saranno ultimati i lavori: rispetto al cronoprogramma illustrato nel 2010 in Gazzetta ufficiale, l'opera infatti è in ritardo di un anno esatto. Le fonti di finanziamento potranno arrivare da tre fonti: lo Stato, l'Europa e le banche. I 500 milioni del primo lotto sono interamente denaro pubblico. Il finanziamento nacque con la delibera del **Cipe di marzo 2009**: 8,3 miliardi di euro per le infrastrutture, l'80% al Sud, il 20% al Nord. Sono Fondi per le aree sottoutilizzate, provenienti dal ministero dello Sviluppo economico (all'epoca retto da **Claudio Scajola**). Una tranche di questi, 500 milioni appunto, vennero destinati al Terzo valico. A questi si aggiungono 219 milioni di euro che sono nei bilanci delle Fs, frutto di un trasferimento di fondi del **ministero del Tesoro** avvenuti con una delibera Cipe nel 2003. Il contratto siglato ieri, riguarda la realizzazione del primo lotto. In caso di ritardo nei lavori, la penale che le Ferrovie possono chiedere al Cociv è 43 milioni, pari al 10% del valore dell'opera, 430 milioni su 500 (perché 70 devono essere messi comunque dalle Ferrovie). Iter simile -potrebbero avere i finanziamenti per il secondo lotto, ma qui il governo - ripetiamo, qualunque governo - può giocare una carta in più: essendo al 2013-2014 presumibilmente i cantieri già aperti, Roma potrà chiedere all'Europa i finanziamenti per il programma **Trans-European Network (Ten)** in cui il Terzo valico è inserito come tratto terminale del corridoio 24 Genova-Rotterdam. Infine, i privati. «In questo momento - spiega una fonte finanziaria - con la crisi del debito le banche italiane sono ferme, certi progetti che potevi fare un anno fa (se ne contano a decine, ndr) adesso sono impraticabili. L'unico finanziamento privato può arrivare da fondi cinesi, arabi... Possono mettere sul piatto miliardi, ma bisogna capire quali garanzie chiederanno». Le tre principali banche orientate sul Terzo valico sono Carige, Intesa-Sanpaolo e Unicredit. L'istituto genovese e quello torinese hanno delle quote (3,75% e 5% rispettivamente) in Civ, società voluta nel 1990 dall'allora presidente di Assindustria, **Giuseppe Manzitti** e pensata come capofila del progetto sul Terzo valico. Oggi è controllata da una società dell'Anas e dai Gavio. Carige definisce la quota non strategica, e «si lascia aperta davanti, qualora ce ne fossero le condizioni, partecipazioni a eventuali piani di project-financing», mentre ieri in giornata non è stato possibile raggiungere **Intesa-Sanpaolo** per un commento. **Unicredit**, pur criptata, ha quote più impegnative. Igli, società di controllo di Impregilo, capofila al 54% di Cociv, è controllata dalle famiglie Gavio, Benetton e Ligresti. A proposito di questi ultimi, Unicredit è azionista al 6,9% di Fondiaria Sai e un azionista pesante come **Fondazione Crt** è presente al 6,7% in Atlantia, holding con cui i Benetton controllano Autostrade per l'Italia, che a sua volta controlla le quote della dinastia veneta in **Impregilo**. «Non strategico» in Civ pure il 2,5% di Aeroporto di Genova, che in origine rappresentava il vecchio Consorzio autonomo del porto. Va ricordato che, secondo quanto disse l'amministratore delegato di Biis (**gruppo Intesa Sanpaolo**) **Mario Ciaccia** (nella foto), sarebbe ancora operativa **Cofergemi**, società controllata da Impregilo (60,4%) e partecipata proprio da Biis (20%) e Condotte (19,6) che aveva presentato nell'ormai lontano 2007, un'ipotesi di finanziamento per il Terzo valico.

Alberto Quarati

La UIL esorta la Regione Puglia ad intervenire per scongiurare la messa in mobilità di 160 dipendenti di Taranto Container Terminal

Sollecitato un incontro urgente con i sindacati e le istituzioni locali

La segreteria regionale UIL di Puglia e Bari ha esortato la Regione Puglia ad intervenire per scongiurare la messa in mobilità di 160 dipendenti annunciata da Taranto Container Terminal (TCT), la società che gestisce il container terminal del porto di Taranto e che fa capo al gruppo armatoriale taiwanese Evergreen e al gruppo terminalista Hutchison Port Holdings (HPH) di Hong Kong.

«La Regione Puglia - ha spiegato il segretario generale della UIL di Puglia e di Bari, Aldo Pugliese - faccia la voce grossa prima che la situazione, già di per sé insostenibile, giunga a un punto di non ritorno». In particolare, l'organizzazione sindacale ha invitato l'assessore regionale ai Trasporti, Guglielmo Minervini, a programmare un incontro urgente con i sindacati e le istituzioni locali per «valutare le misure da mettere in campo, nel contesto di un piano industriale serio e concreto, al fine di salvare il porto di Taranto da una debacle annunciata e di rilanciarne l'attività».

«Altro che 160 licenziamenti - ha denunciato Pugliese - qui l'unico licenziamento dovrebbe essere quello della stessa TCT, per evidente violazione del contratto cinquantennale di gestione nel quale si comprometteva a mettere in campo investimenti per lo sviluppo e la competitività del porto ionico. Le tante compagnie che sono fuggite da Taranto dimostrano, invece, che nulla è stato fatto».

«Alla fine dello scorso anno - ha ricordato il rappresentante sindacale - si realizzò un accordo che, tra le altre cose, stabiliva che la TCT mettesse in sicurezza le banchine del molo al fine di permettere i dragaggi, per i quali sono disponibili 80 milioni che ora rischiano di andare perduti. Eppure era stata la stessa TCT, negli anni scorsi, a mettere in evidenza come l'assenza di dragaggi significasse andare incontro al blocco dell'attività. Ma c'è di più: oltre al finanziamento per il dragaggio c'è la seria possibilità di depauperare anche quello del Cipe per le opere portuali (piattaforma logistica e diga foranea in testa). Una valanga di vane promesse che stanno spingendo uno scalo strategico a livello europeo, qual è Taranto, verso il baratro».

Pugliese ha ricordato inoltre che «già lo scorso anno la Delta 1, azienda nell'orbita TCT, aveva provveduto alla messa in mobilità di 70 lavoratori, a cui si aggiungono i 50 del mancato turnover della TCT. Insomma, una simile gestione di un patrimonio fondamentale dell'economia pugliese non deve essere più consentita».

Secondo la segreteria regionale della UIL, a Taranto si cincischia mentre altrove si viaggia a 100 all'ora: «si pensi - ha rilevato Pugliese - ai cospicui interventi di Unicredit a Trieste, ai collegamenti tra Genova e Rotterdam e l'Europa centrale, alla crescita costante dei porti spagnoli e nordafricani. O si cambia registro o si rischia seriamente di chiudere i battenti».

Il Comitato Portuale di Ravenna ha approvato un piano di lavori con interventi infrastrutturali per 154 milioni di euro

Si tratta - ha sottolineato l'Autorità Portuale - di interventi totalmente programmati e con copertura finanziaria

Ieri il Comitato Portuale di Ravenna ha approvato all'unanimità il bilancio previsionale 2012 con il relativo programma triennale dei lavori dell'Autorità Portuale per gli anni 2012-2014 che prevede una serie di interventi infrastrutturali per 154 milioni di euro totalmente programmati e con copertura finanziaria.

Il bilancio di previsione 2012 - ha sottolineato l'Autorità Portuale - evidenzia la capacità dell'ente di finanziare con risorse proprie sia manutenzioni ordinarie e straordinarie delle parti comuni in ambito portuale sia la realizzazione delle grandi opere ed infrastrutture portuali.

L'Autorità Portuale ha specificato che il "portafoglio" complessivo dell'ente, pari ad oltre 134 milioni di euro, è destinato - oltre che ad opere di potenziamento infrastrutturale dello scalo - a politiche di rispetto dell'ambiente (forme di incentivazione al passaggio su rotabili nel trasporto delle merci e ricerca di forme alternative di approvvigionamento energetico per le navi, per citare solo alcuni esempi), di continuo innalzamento del livello di sicurezza del lavoro, di formazione del personale, ecc.

Per quanto riguarda le opere di infrastrutturazione - ha spiegato l'authority portuale - in relazione all'importante progetto di approfondimento del Candiano, in attesa dell'approvazione del Piano Regolatore Portuale per il quale si presume che la procedura di VIA possa concludersi entro l'anno, l'Autorità Portuale ha inserito a bilancio 60 milioni di euro, con i quali è in grado di affrontare con risorse proprie, cioè senza finanziamenti statali, il completamento dei -11,50 metri fino a San Vitale ed il proseguimento sino ad una profondità media di -12,50 compatibilmente con i piani industriali di sviluppo dei privati. Altri interventi sono - oltre a quelli di manutenzione straordinaria di banchine, fondali e strade - i lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino d'evoluzione in avamposto ed il progetto definitivo di adeguamento delle banchine operative.

Sottolineando che il bilancio previsionale e il programma di lavori approvati dal Comitato Portuale costituiscono un piano reale, concreto che pianifica opere che possono effettivamente essere realizzate nell'arco di tempo coperto dal programma stesso, l'Autorità Portuale ha inoltre evidenziato che nella redazione del bilancio previsionale 2012 l'ente «si è ancora una volta impegnato nell'azione di contenimento della spesa corrente, riducendo, così come sempre fatto negli ultimi anni, le spese per consumi intermedi e concentrando le proprie risorse su interventi infrastrutturali in grado di fare». In particolare, «le spese di funzionamento dell'ente rappresentano il 5,8 % delle risorse complessive disponibili, quindi oltre il 94% di queste ultime è investito per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'ente».

Nel 2012 il porto di Trieste riceverà dalla Regione un sostegno economico di 7,2 milioni di euro

È una cifra - ha spiegato l'assessore Riccardi - di un milione di euro superiore a quanto già previsto con la programmazione triennale 2011/2013

L'assessore regionale alle Infrastrutture del Friuli Venezia Giulia, Riccardo Riccardi, ha ribadito alla presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Marina Monassi, la volontà dell'amministrazione regionale per «un costante e convinto impegno della Regione a favore del porto di Trieste».

L'assessore Riccardi ha scritto alla presidente Monassi che nella proposta di legge finanziaria regionale per il 2012, malgrado - ha sottolineato - le attuali note difficoltà finanziarie, la Regione ha deciso di attribuire a sostegno dello scalo marittimo triestino, «per lo sviluppo della portualità e della logistica, una disponibilità 2012 pari ad un milione di euro superiore a quanto già previsto con la programmazione triennale 2011/2013», approvata a dicembre di un anno fa.

«Ciò comporta - ha precisato Riccardi - che il sostegno complessivo determinato dalla Regione a favore del porto di Trieste risulti pari a 7,2 milioni di euro».

Riccardi ha ricordato che a questo si aggiunge quanto, su sua proposta, la giunta regionale ha deliberato nella giornata di ieri a favore dell'Autorità Portuale: altri due milioni di euro per le attività promozionali del trasporto intermodale da e per lo scalo giuliano. Sempre ieri, infine, ulteriori 400.000 euro sono stati assegnati, sempre all'Autorità portuale di Trieste, per la progettazione e la realizzazione di opere di ordinaria e straordinaria manutenzione nell'area dell'ex Arsenale Triestino San Marco.

Canavese diventa capostazione a tempo pieno

La visione dell'integrazione del Porto di Savona-Vado con le aree logistiche della pianura attraverso la ferrovia, che da dieci anni Rino Canavese, Presidente dell'Autorità Portuale, persegue con un tenace e paziente lavoro di preparazione ed organizzazione, sta entrando in questi ultimi mesi del 2011 in una fase di prima operatività con la maturazione, finalmente, di diversi progetti. Dopo l'effettuazione di un primo treno di prova dieci giorni prima, da lunedì 14 partirà il servizio regolare con 5 corse a settimana fra Vado e l'interporto di Mortara per il tra SWsporto di containers. All'inizio il carico sarà costituito da tankcontainers per il trasporto di materiale chimico - gestito da Den Hartogh - come additivi per oli minerali, che da Vado vengono inoltrati via Mortara sia alle aziende lombarde sia ai mercati nel Nord Europa, con rilancio sul treno già attivo per l'Olanda (Venlo e Rotterdam). In senso inverso, il Gruppo Grendi farà convergere su Mortara un traffico di containers speciali per il trasporto di sottoprodotti dell'industria siderurgica che devono raggiungere la Sardegna, assicurando fin dall'inizio un primo bilanciamento dei flussi. Si tratta in entrambi i casi di traffico già in buona parte esistente su gomma, quindi oltre un centinaio di autocarri alla settimana dovrebbero essere tolti dalle strade dell'Appennino Ligure. Il servizio sarà commercializzato da FerNet (una joint venture di servizi ferroviari fra i Gruppi Orsero e Gavio, nella quale detengono quote anche la stessa Autorità Portuale ed il Gruppo FS) come un servizio 'open access', a disposizione di trasportatori e spedizionieri interessati alla tratta. La tipologia dei carri utilizzati, portacontainers specializzati a piano di carico ribassato noleggiati dalla francese Touax, permette il trasporto in regime normale anche di containers High Cube e di 45 piedi e volendo anche di casse mobili da 13,60 metri. A partire da questa settimana inizierà anche un servizio di trasporto ferroviario di carbone da Savona agli impianti di San Giuseppe di Cairo, con navettamento continuo impostato per ora su 2 round-trips al giorno (a regime dovrebbero diventare 3) per compensare il limite di capacità di trasferimento della vecchia teleferica, della quale è in corso il ripristino funzionale con operatività migliorata, ma che non è comunque in grado di smaltire gli elevati volumi di merce lavorati dall'impianto di scaricamento nel porto. Verranno utilizzati speciali containers per merce alla rinfusa caricati su carri pianali, che permettono una gestione del carico/scarico più semplice rispetto alle tradizionali tramogge. Anche in questo caso l'organizzazione è affidata a FerNet, ed è stato possibile bilanciare i flussi nelle due direzioni, portando da San Giuseppe a Savona la quota del coke prodotto che deve essere spedita via mare. Infine Canavese ha annunciato l'intenzione di mettere in linea, entro fine 2011, 3 coppie di treni a settimana fra Vado e Rivalta Scrivia: in questo modo le linee principali del suo progetto di integrazione modale saranno rese operative e potrebbe essere avviata la verifica delle risposte del mercato. D'altra parte il 'fattore Maersk', innescato dalla scelta di questa grande compagnia di insediare uno hub primario a Vado con la costruzione della nuova piattaforma dedicata e la previsione di dover movimentare un numero di container molto alto, non può che favorire il superamento di ogni residua resistenza al trasferimento del traffico sul ferro. "Le infrastrutture stradali in Liguria sono quelle che sono e non si può pensare di modificare radicalmente la situazione entro i prossimi 10-15 anni - spiega Canavese - perciò per rispondere al prevedibile aumento dei traffici, che crisi o no ci sarà comunque, non possiamo che spostare la merce sulla rotaia, che oggi è fortemente sottoutilizzata e dispone di ampi margini per accogliere nuovo traffico, soprattutto con le caratteristiche che richiede il trasporto merci." La questione della sostenibilità economica di questi navettamenti su distanze tutto sommato brevi rispetto a quanto normalmente riconosciuto per il trasporto ferroviario trova una risposta in due argomenti che attengono alla specificità della situazione. Da una parte il fatto che si tratta di spostare in modo regolare e continuo elevati volumi di merce fra il porto e le "banchine arretrate" dei retroporti: due luoghi di assoluta concentrazione, dai quali il frazionamento verso le destinazioni differenziate avviene successivamente. Dall'altra parte il Presidente Canavese, sottolineando come questi progetti siano stati sviluppati in sinergia con Trenitalia e Gruppo FS, spiega che "si tratta di servizi impostati non tanto per fare business con il trasporto sul treno, ma per agevolare le attività portuali e retroportuali che sono il vero centro di interesse degli azionisti di FerNet" e che proprio per questo possono trovare più facilmente il loro equilibrio economico anche con costi concorrenziali rispetto alla gomma. Il navettamento breve permette anche di utilizzare al meglio i convogli, che possono essere fatti girare più volte al giorno e ancor più lo stesso materiale di trazione: insieme al bilanciamento dei flussi sono condizioni che possono effettivamente portare a un costo di produzione molto contenuto.

Intreccio di mosse sulla scacchiera reefer

Con la rottura fra Del Monte e GF Group (*S2S n.32/2011*) e la decisione di Dole di cancellare il suo Dole Ocean Cargo Express per utilizzare container reefer da imbarcare su servizi di linea di altre compagnie, i traffici di frutta hanno assunto un ruolo da protagonisti nelle ultime settimane, potendo i volumi movimentati da queste multinazionali modificare sensibilmente le sorti di diversi terminal frutta italiani. Per il momento si tratta di indiscrezioni, perché né i caricatori né i trasportatori hanno confermato i rumor, ma la compagnia marittima più attiva sembrerebbe la francese CMA CGM: secondo fonti di settore (non smentite dalla filiale nostrana del liner transalpino), infatti, CMA CGM avrebbe raggiunto un accordo con Del Monte per l'import in Italia di 100 TEUs a settimana, nonché un'intesa con Chiquita (non si conoscono in questo caso i volumi), impegnata da qualche mese in una revisione del proprio set up logistico nel Sud Europa. Da segnalare che i collegamenti di questa compagnia fra Centro e Sud America (principale zona di provenienza dei prodotti reefer) e Italia scalano a Livorno e Genova (nonché a Sète, dove il terminal frutta è gestito da GF Group). Per quanto riguarda Dole, invece, il liner prescelto sarebbe MSC, il cui servizio dal Sud America scala nel nostro paese a Gioia Tauro, Napoli, Civitavecchia e La Spezia. A quanto sembra l'accordo individua il porto laziale (e il suo CFFT Civitavecchia Fruit Forrest Terminal) come meta di un traffico da 84 TEUs a settimana e non Livorno, il che significherebbe, contrariamente a quanto in un primo tempo sembrava (*S2S n.41/2011*), la rottura dello storico rapporto della multinazionale con il porto labronico e con il locale Reefer Terminal del gruppo CPL.

Porti italiani sull'orlo di una crisi di nervi

Gli scali italiani nei prossimi anni possono sperare di conservare la propria quota di mercato nazionale. Questa analisi, impietosa ma realistica, emerge dalla sessione di Port & Shipping Tech dedicata all'evoluzione dei traffici marittimi e delle nuove aree di mercato per la portualità nazionale. “Sulle banchine italiane bisogna pensare prima di tutto a difendere il traffico nazionale, poi semmai si potrà puntare ad acquisire nuovi traffici di interscambio ad esempio con il Nord Africa” dice Nereo Marcucci, presidente di Assologistica e amministratore delegato di Contship Italia, suggerendo alcuni ambiti di intervento prioritari. “Semplificazione e sburocratizzazione delle procedure, liberalizzazione delle manovre ferroviarie nei porti aprendo così alla possibilità anche per i terminalisti e le imprese ferroviarie private di fare la vezione dei treni”. Un approccio condiviso anche da Luigi Negri, numero uno del Gruppo Finsea, che paragona la situazione attuale del trasporto ferroviario da e per i porti italiani a quella di alcuni Paesi dell’Africa. “I nostri scali non sono attrezzati per ricevere le navi di portata superiore a 8.000 teus che verranno impiegate sulle linee verso il Mediterraneo” aggiunge Negri, mettendo in guardia dal rischio di eccesso di offerta. “O siamo in grado di aggredire i mercati del Centro- Europa o altrimenti cosa ce ne faremo di tutti i nuovi terminal container che sorgeranno nel raggio di poche centinaia di chilometri fra Vado Ligure, Genova, La Spezia e Livorno?”. Marcucci va anche oltre sottolineando che “il progetto della futura Piattaforma Maersk regge da un punto di vista economico perché la partnership pubblico-privata è sbilanciata a sfavore del pubblico”. Il numero uno di Contship Italia sottolinea come in Italia ci sia bisogno di “massima competenza, massima autonomia e soprattutto verifiche dei piani industriali. A una sempre maggiore autonomia delle Autorità Portuali dovrebbe fare da contraltare un forte centralismo delle scelte di investimenti nei vari porti”. Il riferimento è ai maxi progetti multimilionari che nascono in giro per la penisola in mancanza di una regia centrale. Su questo è concorde anche il presidente dell’Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che non fa mistero di non condividere la posizione del presidente di Assoportelli sull’utilità di tutte le Autorità Portuali, anche quelle minori. “In futuro sarà determinante il Libro Bianco sulla portualità elaborato da Bruxelles nonché le linee di indirizzo indicate dal commissario Siim Kallas che vuole più investimenti e più liberalizzazione sulle banchine. Inevitabilmente si dovrà andare verso il modello di governance Nord Europeo con le Autorità Portuali sotto forma di Spa a controllo pubblico. In caso contrario – dice Gallanti – il destino dei nostri scali è segnato”. Da un punto di vista operativo lo spagnolo Eduard Rodes, direttore della Scuola Europea di Short Sea Shipping, fa notare la necessità di “un’unificazione doganale comunitaria per evitare la concorrenza distorta su quali porti scegliere per sottrarsi a controlli più o meno stringenti”. Gli fa eco il numero uno di Fedespedi, Piero Lazzeri, che sottolinea (numeri alla mano) come “un doganiere in Italia processa ogni anno 4.700 contenitori mentre il suo omologo a Rotterdam ne processa 9.260”

Per i container, ognuno ha il suo indice

Sono comparsi ben due nuovi indici, nelle scorse settimane, sul mercato del trasporto containerizzato. Si tratta del World Container Index (WCI), realizzato da Drewry Shipping Consultant e ClearTrade, e del Revenue Index di TSA (Transpacific Stabilization Agreement, associazione tra alcuni dei principali carrier mondiali), che portano a 5 il numero totale di questi strumenti presenti sul mercato, affiancando i già presenti SCFI (fornito dal Shanghai Shipping Exchange elaborando i dati raccolti da 15 compagnie marittime e altrettanti spedizionieri operativi nella città asiatica), CCFI ('fratello' cinese del SCFI, copre 11 diversi traffici in partenza dalla Repubblica Popolare) e CTS (Container Trades Statistics, si riferisce a traffici da e per l'Europa). Il Revenue Index, lanciato da TSA con l'obiettivo di fornire una base per contratti di trasporto a lungo termine, riporta mensilmente il ricavo medio generato per le compagnie – sono 12 tra i principali liner, che rappresentano il 75% del mercato complessivo, a fornire i dati – per ogni FEU (*forty-foot equivalent unit*) movimentato sulle rotte trans-pacifiche in *eastbound*. L'indice si basa su contratti a lungo termine, con cui viaggia il 90% della merce su queste rotte (viene considerata tutta la regione e non solo alcune linee), e non su trasporti spot, che risultano molto più volatili e quindi esclusi perché controproducenti rispetto l'obiettivo di TSA di proporre al mercato in indicatore affidabile sui trend del settore. Secondo alcuni analisti, infatti, il principale problema dei traffici trans-pacifici è l'eccessiva volatilità del mercato: i caricatori hanno solitamente contratti di un anno e, alla scadenza, cercano altre soluzioni più convenienti in concomitanza dei ribassi, così come i liner tendono a speculare sul prezzo quando il mercato riprende, contribuendo a cronicizzare l'instabilità delle rate del trasporto container. C'è chi, però, sul nuovo indice di TSA qualche dubbio lo ha espresso: secondo l'Hong Kong Shippers' Council, essendo la stessa TSA un'associazione che raggruppa soltanto compagnie di trasporto, il Revenue Index potrebbe non essere obiettivo e tendere a favorire, nel computo dei ricavi, i carrier. Altro appunto, che arriva da diversi analisti e testate specializzate, riguarda l'esclusione del BAF (Bunker Adjustment Factor) dal calcolo dell'indice: secondo TSA includerlo, data l'estrema volatilità del costo del carburante, avrebbe avuto effetti distorsivi sul valore dell'*index* e quindi sulla stipula dei contratti, ma i critici obiettano che questo discorso sarebbe valido soltanto se tutte le compagnie calcolassero il BAF allo stesso modo, cosa che invece non avviene. Il World Container Index è stato invece lanciato sia per essere usato come base di contratti a lungo termine, sia per le attività finanziaria legate a *futures* e derivati, motivo per cui l'indice si basa soltanto su dati relativi al mercato spot. Ma proprio questa caratteristica, secondo le due società che l'anno messo a punto, lo renderebbe adatto a essere utilizzato come base di contratti *long term*: incorporando infatti gli estremi dei traffici spot (più volatili), il valore riportato dal WCI annulla l'*appeal* speculativo che le oscillazioni di prezzo possono avere di volta in volta su caricatori e liner, rendendo in definitiva il mercato più stabile. Per il futuro è prevista l'ipotesi di comprendere in un questo indice dati relativi a nuove rotte (Nord-Sud, ECSA-Europa e Intra-Asia) ed eventualmente di studiare uno strumento apposito per settori particolari, come quello reefer. Con questi due nuovi arrivi sono 5, ad oggi, gli indici disponibili nel trasporto merci containerizzato, e toccherà al mercato stabilire se saranno troppi oppure no. Va tuttavia sottolineato che, seppure esistono diverse correlazioni tra essi, non si tratta di doppioni: 3 dei 5, ovvero CCFI, CTS e TSA, riguardano soltanto i contratti di trasporto e non i derivati, mentre WCI e SCFI, che interessano anche i prodotti finanziari, hanno tra loro caratteristiche ben distinte.

Cagliari, Massidda debutta col piede giusto

“Questa mattina ho visto tra i componenti del comitato la giusta determinazione a lavorare perché il porto di Cagliari possa essere rilanciato e diventi strategico per tutta l’economia sarda” commenta il neoeletto presidente del Piergiorgio Massidda al termine della prima riunione del Comitato Portuale nel corso del quale è stato approvato all’unanimità il bilancio di previsione del 2012 e prorogati i termini delle concessioni demaniali fino al 31 dicembre 2012. “Per tutto l’anno si lavorerà per redigere un nuovo regolamento demaniale che possa soddisfare le esigenze di tutti coloro che intendono lavorare e investire nel porto e per chi fino ad ora ha contribuito a rendere il porto sempre più competitivo”. Insieme al bilancio sono stati deliberati importanti interventi: l’infrastrutturazione primaria nel Porto Canale per l’attività cantieristica e nautica; la realizzazione della darsena di Porto Foxi; la realizzazione della darsena pescherecci nella zona ovest; il banchinamento dell’avamposto per il traffico Ro-Ro. Nella sua relazione d’esordio Massidda ha puntato l’accento sulle positività attuali: “il traffico crocieristico continua a registrare aumenti, le compagnie hanno trovato Cagliari un porto appetibile, in particolare Costa Crociere ha avviato uno schema di home-port e ha manifestato di volere fare altrettanto per l’anno prossimo”. Ma la vera scommessa è il rilancio del traffico commerciale, rinfuse, ro-ro e di transhipment. “Occorre tenere conto che i paesi del nord Africa stanno ricevendo importanti aiuti economici dalla Comunità Europea che, aggiungendosi ai bassi costi della mano d’opera e ad una burocrazia pressoché inesistente, li rende particolarmente concorrenziali rispetto all’Italia”. Altra importante opportunità va riconosciuta alla Zona Franca. “Ma al riguardo occorre che tale realtà coinvolga le altre istituzioni sul territorio e le diverse categorie economiche. Il porto non può vivere isolato ma deve integrarsi in un’ottica di ampio respiro per lo sviluppo dell’economia sarda”. Massidda pensa al distretto della cantieristica e alle altre iniziative industriali legate agli ampi spazi disponibili del Porto Canale, unici nello scenario dei porti italiani, che possono sfruttare l’opportunità della presenza di un terminal di transhipment. “Il nuovo Piano Regolatore Portuale è uno strumento prezioso e decisivo che consentirà di intraprendere una politica volta ad esaltare la vocazione turistica, commerciale e industriale del nostro scalo. L’attenzione dell’Autorità Portuale sarà diretta a creare una maggiore strategia intermodale, verificando la possibilità di riprendere e pianificare un coinvolgimento del sistema viario e ferroviario e l’inserimento di Cagliari nel sistema delle autostrade del mare. Saranno verificate altresì ipotesi di partenariato con altri porti al fine di creare una piattaforma logistica strategica nel Mediterraneo”.