

# RASSEGNA STAMPA 19 MARZO 2013

Fonte:



## **Marco Conforti è il nuovo presidente di Assiterminal per il prossimo biennio**

*Rinnovato il consiglio direttivo dell'associazione*

L'assemblea generale di Assiterminal (Associazione Italiana Terminalisti Portuali), riunitasi oggi, dopo avere esaminato l'andamento dell'attività svolta negli ultimi sette mesi sulle diverse tematiche portuali, ha proceduto al rinnovo delle cariche.

L'assemblea, esprimendo molto apprezzamento per il lavoro svolto dal presidente, Alessandro Giannini, dal consiglio direttivo e dal direttore, Luigi Robba, anche con riguardo all'accresciuta compagine associativa, ha eletto all'unanimità Marco Conforti presidente dell'associazione per il prossimo biennio.

Il neopresidente, nel ringraziare gli associati per la fiducia accordatagli, ha rivolto un sentito plauso alla preziosa opera svolta da Giannini ed ha dichiarato che continuerà a portare nelle competenti sedi nazionali e comunitarie le proposte dei terminalisti e delle imprese portuali finalizzate a consolidare il loro ruolo, nonché a contribuire per l'efficienza del sistema portuale italiano.

Successivamente l'assemblea ha proceduto alla elezione dei componenti il consiglio direttivo di Assiterminal, che risulta composto, oltreché dal presidente, da Federico Barbera, Luigi Bartelloni, Luca Becce, Franco Corradi, Graziano Cosmo, Gilberto Danesi, Averardo Grifoni, Giordano B. Guerrini, Maurizio Maugeri, Edoardo Monzani, Costanza Musso, Alessandro Piccardo, Marco Salmini, Roberto Semenzato, Marco Simonetti, Roberto Spinelli, Vito L. Totorizzo, Vincenzo Valente e Ariodante Valeri.

## **Assiterminal, Conforti presidente**

Si è svolta l'Assemblea generale degli Associati ad Assiterminal, l'associazione nazionale maggiormente rappresentativa dei terminalisti e delle imprese per operazioni portuali, che ha proceduto al rinnovo delle cariche. L'Assemblea ha molto apprezzato il lavoro svolto dal presidente Alessandro Giannini, dal Consiglio Direttivo e dal Direttore Robba, anche con riguardo all'accresciuta compagine associativa. L'Assemblea ha eletto all'unanimità Marco Conforti nella carica di presidente per il prossimo biennio.

Il neopresidente, nel ringraziare gli associati per la fiducia accordatagli, ha rivolto un sentito plauso alla preziosa opera svolta da Alessandro Giannini ed ha dichiarato che continuerà a portare nelle competenti sedi nazionali e comunitarie le proposte dei terminalisti e delle imprese portuali finalizzate a consolidare il loro ruolo, nonché a contribuire per l'efficienza del sistema portuale italiano. L'Assemblea ha proceduto alla elezione dei componenti il Consiglio direttivo Assiterminal, che risulta composto, oltreché dal presidente, da: Federico Barbera, Luigi Bartelloni, Luca Becce, Franco Corradi, Graziano Cosmo, Gilberto Danesi, Averardo Grifoni, Giordano B. Guerrini, Maurizio Maugeri, Edoardo Monzani, Costanza Musso, Alessandro Piccardo, Marco Salmini, Roberto Semenzato, Marco Simonetti, Roberto Spinelli, Vito Totorizzo, Vincenzo Valente, Ariodante Valeri.

### **Assiterminal rinnova le cariche**

È Marco Conforti il nuovo presidente di Assiterminal, l'associazione di settore dei terminalisti e delle imprese per operazioni portuali. Conforti, che resterà in carica per due anni, è stato eletto oggi durante l'Assemblea generale degli associati che ha proceduto anche al rinnovo del Consiglio direttivo, che ora risulta composto, oltre che dal presidente, anche dai seguenti membri: Federico Barbera, Luigi Bartelloni, Luca Becce, Franco Corradi, Graziano Cosmo, Gilberto Danesi, Averardo Grifoni, Giordano B. Guerrini, Maurizio Maugeri, Edoardo Monzani, Costanza Musso, Alessandro Piccardo, Marco Salmini, Roberto Semenzato, Marco Simonetti, Roberto Spinelli, Vito L. Totorizzo, Vincenzo Valente, Ariodante Valeri.

Il neopresidente ha ringraziato il suo predecessore, Alessandro Giannini, e ha dichiarato che continuerà a portare nelle competenti sedi nazionali e comunitarie le proposte dei terminalisti e delle imprese portuali finalizzate a consolidare il loro ruolo, nonché a contribuire per l'efficienza del sistema portuale italiano.

### **Assiterminal, l'assemblea elegge il nuovo presidente**

Per i prossimi due anni, Marco Conforti sarà il presidente di Assiterminal. L'assemblea dell'associazione dei terminalisti portuali lo ha infatti eletto all'unanimità, rinnovando anche le cariche del Consiglio direttivo. Questo comprenderà, oltre al presidente, diciannove membri: Federico Barbera, Luigi Bartelloni, Luca Becce, Franco Corradi, Graziano Cosmo, Gilberto Danesi, Averardo Grifoni, Giordano Guerrini, Maurizio Maugeri, Edoardo Monzani, Costanza Musso, Alessandro Piccardo, Marco Salmi, Roberto Semenzato, Marco Simonetti, Roberto Spinelli, Vito Totorizzo, Vincenzo Valente, Ariodante Valeri. Nelle scorse settimane, ad Assiterminal hanno aderito tre imprese terminaliste del Gruppo Contship: La Spezia Container Terminal, Cagliari International Container Terminal, Medcenter Container Terminal, oltre che le società Dock Service e Speter. Conforti, che sostituisce al vertice dell'associazione Alessandro Giannini, ha ribadito il suo impegno per portare nelle competenti sedi nazionali e comunitarie le proposte dei terminalisti e delle imprese portuali finalizzate a consolidare il loro ruolo, nonché a contribuire per l'efficienza del sistema portuale del Paese.

## **A gennaio corre l'export**

Genova - Le esportazioni italiane aprono il 2013 con un balzo, registrando un aumento dell'8,7% su base annua, mentre l'import risulta ancora in discesa (-1,8%). È quanto rileva l'Istat, aggiungendo che su dicembre entrambi i flussi con l'estero risultano positivi, con un rialzo più marcato delle vendite (+1,4%) rispetto agli acquisti (+0,4%)

Guardando alla direzione dei flussi commerciali, a gennaio la crescita tendenziale dell'export è particolarmente accentuata verso i paesi Asean, nazioni del Sud Est asiatico, (+32,2%), il Belgio (+27,0%) e i paesi Opec (+26,1%). Rilevante è l'espansione delle vendite di prodotti alimentari, bevande e tabacco (+21,5%), articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (+17,2%) e apparecchi elettrici (+16,2%).

Le importazioni sono in contenuta diminuzione nonostante il forte incremento degli acquisti da Belgio (+36,1%), Turchia (+25,9%) e Russia (+23,6%). La flessione è imputabile alla diminuzione degli acquisti di petrolio greggio (-27,0%) e di autoveicoli (-21,7%). L'aumento delle vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici verso il Belgio, di macchinari e apparecchi verso i paesi Opec e di metalli di base e prodotti in metallo verso la Svizzera contribuiscono, spiega l'Istat, per quasi due punti percentuali alla crescita tendenziale dell'export.

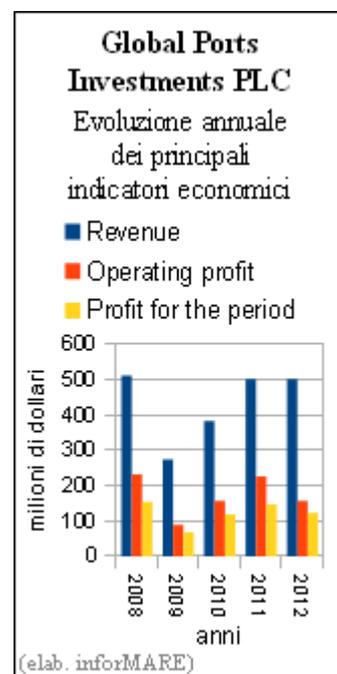
**Lo scorso anno i terminal del gruppo russo Global Ports hanno movimentato 1.628.000 container (+8,0%)**

*L'esercizio è stato archiviato con ricavi stabili e con un calo del 30,4% del risultato operativo*

Lo scorso anno i terminal russi operati dal gruppo Global Ports Investments, che alla fine del 2012 è diventato una joint venture tra l'olandese APM Terminals e la russa N-Trans (inforMARE del [10 settembre](#) e [29 novembre](#) 2012), hanno movimentato un traffico dei container pari a 1.450.000 teu, con una progressione del 7,8% rispetto all'anno precedente. La società terminalista ha precisato che questo volume rappresenta una quota di mercato pari al 29,5% dell'intero traffico movimentato dai porti della Federazione Russa.

In Russia il gruppo opera il container terminal Petrosport (PLP) nel porto di San Pietroburgo, il container terminal Moby Dik (MD) situato a 30 chilometri dal porto di San Pietroburgo, l'inland terminal di Yanino a circa 70 chilometri dal terminal MD) e il container terminal Vostochnaya Stevedoring Company (VSC) nel porto di Vostochny, nell'Estremo Oriente russo. Inoltre il gruppo russo movimentata anche traffico containerizzato nei terminal finlandesi MLT-Kotka nel porto di Kotka e MLT-Helsinki nel porto di Vuosaari che nel 2012 hanno totalizzato complessivamente un traffico pari a 178mila teu (+9,4%). Il traffico containerizzato movimentato lo scorso anno in Russia e Finlandia è stato complessivamente pari a 1.628.000 teu (+8,0%)

Nel 2012 i ricavi di Global Ports sono ammontati a 501,3 milioni di dollari, con una crescita dello 0,1% sul 2011, di cui 337,8 milioni di dollari generati dalle attività portuali in Russia (+8,9%), 20,6 milioni di dollari dalle attività portuali in Finlandia (-15,5%) e 143,0 milioni di dollari (-18,5%) dal traffico petrolifero movimentato dalla Vopak EOS (VEOS), la joint venture 50:50 con l'olandese Vopak, nel porto estone di Muuga, che si è attestato a 10,4 milioni di tonnellate (-34,6%). Il gruppo Global Ports ha archiviato l'esercizio 2012 con un utile operativo di 157,3 milioni di dollari (-30,4%) ed un utile netto di 123,5 milioni di dollari (-15,9%).



## **Bevilacqua è stato nominato commissario dell'Autorità Portuale di Palermo**

*«Mi auguro in questo periodo - ha dichiarato - di vedere approvato il Piano Regolatore Portuale»*

Al termine del suo secondo mandato il presidente dell'Autorità Portuale di Palermo, Nino Bevilacqua, è stato nominato commissario dell'ente portuale siciliano dal ministro dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e Trasporti, Corrado Passera, «in quanto - si legge nel decreto - persona idonea a garantire la gestione fino al perfezionamento della nomina del presidente».

«Mi è sembrato opportuno accettare la nomina - ha dichiarato Bevilacqua - in questo momento di traghettamento verso una nuova presidenza. Mi auguro in questo periodo di vedere approvato il Piano Regolatore Portuale».

## **L'Autorità Portuale di Salerno ha promosso il nuovo polo crocieristico in occasione del Cruise Shipping Miami**

*L'approdo sarà inaugurato entro l'aprile del 2014*

In vista dell'apertura del nuovo polo crocieristico del porto di Salerno, prevista all'inizio della primavera del prossimo anno, l'Autorità Portuale dello scalo campano ha partecipato la scorsa settimana all'evento crocieristico internazionale Cruise Shipping Miami, tenutosi nella città americana, presentando la nuova offerta ai principali operatori presenti alla manifestazione. Entro aprile del 2014, infatti, il porto di Salerno inaugurerà il nuovo polo crocieristico con la consegna della Stazione Marittima progettata da Zaha Hadid e il potenziamento del Molo Manfredi, allungato e attrezzato per accogliere le più belle navi da crociera di ultima generazione.

«Il 2014, a lavori ultimati - ha sottolineato il presidente dell'Autorità Portuale, Andrea Annunziata - sarà l'anno del boom del traffico crocieristico per il porto di Salerno. Potremo accogliere molte altre compagnie, raddoppiare gli scali e raggiungere in poco tempo il mezzo milione di crocieristi. La presenza alla fiera internazionale è stata un'importante opportunità per presentare le proprie offerte e allacciare i contatti soprattutto con i colossi della navigazione crocieristica. Importanti gruppi internazionali del settore - ha spiegato - sono interessati a prendere accordi per approdare al nostro scalo». Soddisfazione è stata espressa anche dal console generale italiano a Miami, Adolfo Barattolo, durante l'incontro con Annunziata presso lo stand dell'Autorità Portuale.

## Opportunità degli scali pugliesi in Turchia

BARI - L' Autorità portuale del Levante ha partecipato al "2nd Annual Port Expansion Summit" ad Istanbul per promuovere il ruolo di gateway per l'Europa che il network portuale pugliese riveste rispetto ai flussi worldwide che attraversano la Turchia. «Si tratta di un'occasione di apertura al dialogo ed alle nuove opportunità di crescita a livello euromediterraneo - spiega Mariani -. La Turchia è un interlocutore strategico nel sistema del trasporto sostenibile». Tre le proposte lanciate dall'Apl: attivazione di una linea intermodale con la Turchia, la partecipazione congiunta a bandi comunitari, il rafforzamento del gruppo europeo di interesse economico Med-Port Community con allargamento ai porti turchi. I flussi che attraversano i porti di Bari, Barletta e Monopoli provenienti dalla Turchia, infatti oggi attraversano la Grecia, mentre con il supporto all'apertura di nuove linee marittime tra la Puglia e la Turchia i costi, le emissioni inquinanti e le congestioni stradali sarebbero molto più contenute, circa il 30% in meno, rispetto alle attuali. Il summit ha costituito per l'Apl una significativa opportunità per qualificare i contatti con gli operatori e per canalizzare gli sforzi dedicati al superamento della crisi. Tra i partecipanti al meeting troviamo il porto di Rotterdam, i porti ucraini, le associazioni della logistica del Danubio, le autorità portuali di Varna, Batumi, Poti, Cipro, Pireo, Valencia, altre provenienti dal Far East, ed ovviamente anche quelle turche.

Il presidente Mariani ha spiegato che è fondamentale incrementare il traffico intermodale per e dalla Turchia sia con navi di tipologia ro-pax che ro-ro, lanciando le possibili ricette quali la riduzione dei costi e una maggior efficienza dei flussi logistici. L'Apl, si è dotata da qualche anno di un'unità di progettazione internazionale e comunitaria che ha lo scopo di sviluppare le attività di cooperazione internazionale ed accedere ai fondi comunitari ed internazionali. Anche con la Turchia ci sarebbe la possibilità di partecipare a bandi congiunti quali ad esempio il "Marco Polo II" e il "Maritime Spatial Planning", con lo scopo di stimolare nuove rotte, più economiche ed ambientalmente sostenibili, riducendo i costi delle imprese e contribuendo allo sviluppo dei traffici. «Non è la prima volta - spiega Francesco Mariani - che l'Apl dialoga con la Turchia, tuttavia questa tappa nell'antica Costantinopoli può segnare un momento importante ». Infatti, l'agenda turca non si è limitata alla partecipazione al summit, ma è proseguita con una serie di incontri B2B con operatori economici e di trasporto marittimo e stradale per valutare tempi e modi di attivazione di una linea roro/ pax con Bari.

Gli incontri hanno evidenziato la necessità di instaurare un dialogo permanente tra Turchia e Bari per due ordini di motivi: il primo è che la Turchia è nel pieno del suo balzo economico e non ha risentito del crollo dei traffici a livello globale ed anzi negli ultimi due anni ha visto un aumento dei traffici; il secondo è che, nonostante un aumento dei traffici, si è avuta una contrazione dei margini operativi netti per gli operatori che lamentano una serie di ostacoli, di strozzature, dovute all'aumento dei costi e ad una filiera logistica piuttosto frammentata.

## **Crociere, santa alleanza sui moli due milioni di passeggeri nei tre scali**

Notizie confortanti per la Liguria dal Seatrade di Miami 2013, la più importante vetrina mondiale delle crociere, appena concluso. I porti di Savona, Genova e La Spezia, rappresentati a Miami dal presidente dell'associazione Ligurian Ports Alliance, Lorenzo Forcieri, confermano la propria capacità attrattiva rispetto alle maggiori compagnie crocieristiche mondiali. Ciò vale quest'anno per realtà consolidate come Genova e Savona, ma ancora di più per La Spezia che, grazie alla nuova possibilità di accosto in banchina da aprile, triplicherà a il suo volume di traffici. E a Savona, da settembre, sarà pronto il secondo palacrociere Costa. «La possibilità per le navi passeggeri di potere contare alla Spezia sulla nuova banchina del Molo Garibaldi è stata accolta dal settore con grande interesse — commenta Forcieri — In aggiunta al ruolo consolidato di Genova e Savona la Liguria rafforza e consolida così il suo ruolo e la sua vocazione crocieristica, raggiungendo quest'anno i 2 milioni di passeggeri».

## Lettera di Assoport a Giorgio Napolitano

### «Nuova governance e autonomia finanziaria»

**A**ssoport in via una lettera-appello al presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano e torna a chiedere attenzione per la portualità e l'economia del mare da parte del prossimo governo. Al primo posto fra le cose che devono cambiare, c'è un nuovo ruolo per le Autorità portuali, una vera e propria rivoluzione che le trasformi in un soggetto regionale, con poteri e competenze allargati alle politiche di connessione fra le infrastrutture di mare e di terra, alla pianificazione e l'integrazione fra porti e interporti. Nella lettera il presidente dell'associazione dei porti italiani, Luigi Merlo (nu-

mero uno dell'Autorità portuale genovese) rilancia la centralità strategica degli scali rivendicando più spazio e autonomia, forte del "peso" del settore sull'economia del Paese: un valore della produzione per oltre 6.500 milioni di euro e quasi 32 mila occupati diretti, inoltre il sistema delle Autorità portuali genera, avvalendosi di soli 1.280 occupati, un valore della produzione superiore a un miliardo di euro.

Regia  
regionale  
per gli scali

Piano  
logistico  
nazionale

Per questo le Autorità portuali vanno implementate e secondo Assoport «va messo a punto un piano strategico di sviluppo dell'intero sistema logistico che sia imperniato sulla portualità». Serve un nuovo modello di gover-

nance e il riconoscimento dell'autonomia gestionale e finanziaria delle Autorità portuali con competenza regionale (come dire mettere insieme Genova, La Spezia e Savona, ad esempio).

Quello che ipotizza la squadra di Assoport è un cambiamento radicale di passo, con un governo che scommetta sul mare come pezzo importante dell'economia italiana e metta in rete la logistica: porti ferrovie e autostrade, dando maggiore spazio di coordinamento alle Autorità portuali.

## Le indicazioni

# L'Aspi «gonfia» le aliquote contributive

Antonino Cannioto  
Giuseppe Maccarone

Diffuse dall'Inps le tabelle con le aliquote contributive applicabili dal 1° gennaio 2013 (messaggio 4623 del 15 marzo 2013). Si tratta delle aliquote previste per i vari settori in cui operano le aziende che svolgono la loro attività con personale dipendente (agricoltura compresa). Quest'anno le tabelle assumono un particolare rilievo se si considera che dal 1° gennaio è entrata in vigore l'Aspi per il cui finanziamento è prevista una contribuzione tre livelli: il contributo ordinario, l'aggiuntivo nonché quello collegato all'interruzione di alcuni rapporti di lavoro.

Il contributo ordinario è pari all'1,61% e comprende la percentuale (0,30%) destinabile ai Fondi interprofessionali. Per molti datori di lavoro, il costo del lavoro resta invariato in quanto viene mantenuta la stessa contribuzione prevista sino al 31 dicembre 2012. Per altri si può verificare un aumento, calmierato dalla residua applicazione del cuneo fiscale. Per quei datori di lavoro per i quali l'incremento è pari all'intero 1,61%, è previsto un graduale allineamento della contribuzione in cinque anni (dal 2013 al 2017). Più salato il costo del lavoro per chi si avvale di contratti non a tempo indeterminato. L'aumento è pari all'1,40%, decorre dal 1° gennaio e si paga per tutti i contratti, anche per quelli stipulati prima di quella data. Fanno eccezione i lavoratori assunti in sostituzione, gli apprendisti, i lavoratori stagionali e i dipendenti delle pubbliche amministrazioni. In realtà, questo maggior onere contributivo può essere in parte neutralizzato: è infatti prevista la restituzione del contributo dell'ultimo semestre in caso di trasformazione a tempo determinato alla scadenza.

## PICCOLA MOBILITÀ Incentivi senza decreto: tutto bloccato

Arturo Rossi

In attesa che diventi operativo il decreto ministeriale annunciato dal Lavoro l'11 marzo, in merito alla "piccola mobilità" l'Inps afferma che non è possibile fruire delle agevolazioni previste dalla legge 223/1991 per le assunzioni, decorrenti dal 1° gennaio 2013, di lavoratori licenziati nel 2013 e che è sospesa la possibilità di riconoscere le agevolazioni per le assunzioni, effettuate nel 2013, di lavoratori iscritti nelle liste di mobilità prima del 2013. Inoltre, è sospesa anche la possibilità di ri-

conoscere le agevolazioni per proroghe e trasformazioni a tempo indeterminato avvenute nel 2013, di rapporti agevolati che siano stati instaurati prima del 2013. In via cautelare deve intendersi anticipata al 31 dicembre 2012 la scadenza dei benefici connessi ai rapporti agevolati, instaurati con lavoratori iscritti nelle liste di mobilità a seguito di licenziamento individuale per giustificato motivo oggettivo. Viene ribadito, come precisato nella circolare 13/2013, che restano in vigore l'iscrizione nelle liste di mobilità dei lavoratori oggetto di licenziamento collettivo e gli incentivi previsti per la loro assunzione. Insomma, l'incentivo annunciato dal ministero, pari a 190 euro al mese per un anno, per l'Inps è ancora sulla carta.

**Raoul de Forcade**

GENOVA

■ Sembrano definitivamente tramontati i tempi, ancora vivi nel ricordo di molti, degli scontri tra operatori del porto di Genova e camalli. I terminalisti genovesi, infatti, verseranno ben 2,4 milioni per aiutare la Culmv, la Compagnia unica lavoratori merci varie, a sanare il bilancio 2012, che altrimenti sarebbe in rosso.

Una decisione, stabilita con un'intesa siglata nei giorni scorsi, che pone fine, d'un tratto, a una contrapposizione fortemente presente nell'immaginario collettivo. E che rimanda alle lotte, fatte di duri scontri e scioperi, iniziate negli anni '70, quando lo scalo della Lanterna era ancora pubblico, e proseguite negli anni '80 e '90, quando iniziò la privatizzazione delle banchine. Un fase culminata con la legge 84/94, che consentì l'ingresso dei privati sui moli. Ma che non pose fine al monopo-

lio della Culmv che fu sancito, ancora, nel 2002 col "patto sul lavoro" tra terminalisti e camalli: un accordo siglato sotto lo spettro di nuovi scioperi ma che garantì poi la pace sociale sulle banchine.

Il patto è durato fino al 2009, quando la Culmv si aggiudicò la gara pubblica per l'assegnazione del lavoro temporaneo sui moli, ex articolo 17 della legge 84/94, che prevede l'utilizzo a chiamata

**L'ACCORDO**

È previsto che il valore della prestazione di lavoro sia legato alla produttività. Merlo: ha prevalso il senso di appartenenza alla città

dei camalli quando il porto necessita di lavoratori in più rispetto a quelli dei terminal. Il testo era fatto quasi su misura, perché calcolava in 990 persone il fabbisogno di camalli in porto: proprio il numero dei soci Culmv operativi.

La crisi economica mondiale e dei traffici, però, ha gravato an-

che su questo accordo. La Culmv, infatti, non riesce a raggiungere le 200mila giornate lavorate l'anno, che consentirebbero di chiudere i bilanci in equilibrio. «Nel 2011 - afferma Antonio Benvenuti, console della compagnia - abbiamo raggiunto 193mila giornate e nel 2012 c'è stata una piccola flessione, con 190mila giornate. E supponiamo che per il 2013 non ci sia un incremento». Era già successo che in qualche terminal il numero di giornate preventivate non venisse raggiunto e la parte imprenditoriale coprisse il differenziale tra il valore della giornata fatturata e il livello di tariffa onnicomprensiva stabilita nel bando del 2009.

Nel 2012, però, quel valore è stato inferiore su cinque terminal e la somma da coprire cospicua. Si è aperta una trattativa (non senza tensioni) tra terminalisti e Culmv. Alla fine si è arrivati a un accordo con cui la Compagnia «si impegna a garantire che il valore della prestazione di lavoro portuale temporaneo sia legato a indici di produttività» in funzione «delle quantità movimentate».

Ma si impegna anche a «mantenere per il 2013 e per gli anni successivi un equilibrio nella gestione economico-finanziaria e a presentare all'Autorità portuale un piano triennale per una graduale riduzione dei costi». Questi impegni «tradotti in atti concreti» sono «la condizione ai fini delle integrazioni eccedenti gli impegni contrattuali assunti da ciascun terminal con la Culmv nell'esercizio di bilancio 2012»; integrazioni che ammontano a 2,4 milioni, messi sul tavolo dai terminalisti, ma «che non saranno né richieste né erogate negli anni successivi».

«Ci auguriamo - afferma Gilberto Danesi, alla guida del terminal Vte (che verserà 955mila euro), «che lo sforzo dei terminalisti venga riconosciuto dalla compagnia con prestazioni adeguate a un mercato sempre più competitivo». Secondo il presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo, «un accordo come questo dà il senso dell'appartenenza a una comunità. Ha vinto il porto, perché c'è più collaborazione e si sono anche evitati scioperi».

**Camallo**

● Il termine "camallo" viene dal dialetto genovese e indicava, già da tempi antichissimi, gli scaricatori delle navi nello scalo della Lanterna. Nonostante, in seguito, le funzioni dei lavoratori si siano modificate e oggi gran parte delle operazioni venga effettuata sui container, il termine resiste. In particolare, ad essere chiamati camalli sono i soci della Compagnia unica lavoratori merci varie, la storica Culmv (oggi indicata più brevemente come Compagnia unica), che opera tuttora sulle banchine. C'è chi dice che il nome derivi dall'arabo "hamal", l'equivalente di facchino. In ogni caso il verbo camallare, in dialetto, ha il significato di trasportare a spalla.

# Demolizioni, cifre da record

Il 2012 è stato un anno record per il numero di demolizioni navali. Un indizio di come gli armatori abbiano deciso di utilizzare anche quello strumento per far fronte all'overcapacity della flotta mondiale. Un fenomeno che ha determinato la caduta dei noli marittimi.

Come riporta la società di brokeraggio Burke & Novi, il volume delle navi vendute per demolizione, l'anno scorso, ha superato il record di 44 milioni di tonnellate di portata lorda, stabilito a metà degli anni '80, quando sono stati raggiunti i 59 milioni di tonnellate. Dall'inizio della recessione nel 2009, gli ultimi quattro anni hanno registrato l'eliminazione, dalla flotta globale, di 166 milioni di tonnellate, quasi il volume demolito nei 10 anni precedenti. E anche gli italiani hanno fatto la loro parte, visto che nel 2012 sono 26 le unità battenti bandiera del nostro Paese che sono state vendute a demolitori. Si tratta di scafi abbastanza recenti, costruiti tra il 1987 e 1989. E altre 115 unità, sempre italiane, tra petroliere, portarinfuse e mezzi offshore, sono potenzialmente demolibili, essendo costruite tra gli anni '70 e i '90.

In testa alla classifica delle navi demolite ci sono le bulkcarrier (per rinfuse secche) che, con 37 milioni di tonnellate nel 2012, da sole hanno superato i 36 milioni di tonnellate di navi di ogni tipo e classe demolite nel 2009. Ed è la Grecia la nazione in testa all'hit parade delle demolizioni negli ultimi quattro anni; seguono Cina e Giappone e poi Singapore e Norvegia. Questi cinque Paesi rappresentano, infatti, la metà del tonnellaggio venduto per demolizione nel periodo 2009-2012 e oltre un terzo del numero di navi demolite.

Secondo i dati raccolti, spiega Andrea Sirianni della Burke & Novi, «negli ultimi quattro anni, il gruppo cinese Cosco ha avviato alla demolizione più navi che qualsiasi altra compagnia arma-

toriale a livello mondiale. Nel periodo gennaio 2009-dicembre 2012, il gruppo cinese ha venduto 83 navi per demolizione, seguito dalla China Shipping Group, che ne ha vendute 59». Come numero di navi eliminate, dopo la Cosco, figura la italo-ginevrina Msc Mediterranean shipping company, dell'armatore Gianluigi Aponte, la seconda più importante compagnia di linea container a livello mondiale. Negli ultimi quattro anni, Msc ha rinnovato la sua flotta costruendo navi e noleggiandone mentre avviava alla demolizione 70 unità per un totale di oltre 107 mila teu (container da 20 piedi). Fattore che colloca la Msc al primo posto nelle demolizioni di portacontainer.

Intanto, i prezzi offerti dai de-

## IL DATO

Il volume delle navi vendute per la rottamazione ha superato i 44 milioni di tonnellate di portata degli anni Ottanta

molitori, che lo scorso anno hanno registrato il periodo più stabile dal 2000, si mantengono bassi. In India, spiega Sirianni, «demolire una nave costa tra 400 (per una bulk carrier) e 425 dollari per tonnellata (per una tanker); in Bangladesh da 390 (bulk) a 420 (tanker); in Pakistan da 385 (bulk) a 420 (tanker) e in Cina da 375 (bulk) a 400 (tanker)».

Non tutti gli armatori, peraltro, hanno preso la strada delle demolizioni: «Alcuni - dice Sirianni - continuano a ordinare e infatti, mentre tra gennaio e febbraio 2012 si sono registrate 9,9 milioni di tonnellate in vendita per la demolizione, nello stesso periodo del 2013 si è arrivati a 7,8 milioni».

R.d.F.

---

**Porto, i vertici del Pdl sconfessano Tamburini**

LIVORNO «Che Bruno Tamburini sia da sempre critico nei confronti della Autorità Portuale, nella quale ravvisa una incapacità decisionale, è risaputo; in particolare ora che alcuni vettori passeggeri hanno lasciato il nostro porto scegliendo quello di La Spezia. Tuttavia non tutti, e certamente non il Pdl di Livorno, lo seguono su questo percorso e ne condividono le conclusioni». Il coordinamento provinciale del Pdl guidato da Paolo Barabino non ama i toni gridati ma è difficile immaginare una sconfessione più clamorosa del proprio capogruppo a Palazzo civico da parte dei vertici del partito. E non su un dettaglio ma su una battaglia che impegna Tamburini «ormai da diverso tempo». Al centro dell'attenzione le questioni del porto, la «gestione dei traffici commerciali e delle navi da crociera». Il problema è datato, secondo il coordinamento Pdl: «Le difficoltà sono accertate, ma le responsabilità, ad avviso del Pdl livornese, non sono certo ascrivibili alla sola Autorità Portuale». Al contrario, – viene sottolineato nella nota ufficiale – «leggendo l'amico Bruno viene da pensare che prima di Gallanti tutto procedesse al meglio. Sarebbe che alla Porto 2000 non ci sia nessuno, ed in particolare nessuno che debba rispondere di proprie vecchie e nuove incapacità gestionali». Per i vertici Pdl il porto ha «la necessità di aprire ai privati» invece che «continuare a salvaguardare "privilegi di pochi"». Tradotto: è «improcrastinabile» la privatizzazione della Porto 2000 per farla gestire «in maniera imprenditoriale»: ma – si aggiunge – «se vogliamo gli imprenditori dobbiamo garantire loro la maggioranza nel consiglio d'amministrazione affinché possano assumere decisioni e provvedimenti di immediata attuazione». E l'Authority? «Non può rimandare» ulteriormente la trasformazione e il rilancio del porto («anche attraverso interventi sulle banchine ed operazioni di escavo»). Inutile «rincorrere navi da 12mila teus, i nostri fondali non ce lo consentiranno mai»: secondo il Pdl meglio «puntare su navi da 8.500 teus e diventare il porto di riferimento nel Mediterraneo». A giudizio del Pdl è «non solo opportuno ma indispensabile» trovare il modo di far convivere e sviluppare i traffici commerciali con le navi passeggeri. Con l'obiettivo di «confermarsi il porto dell'Italia Centrale» e la strategia di cercare «una sinergia con l'aeroporto di Pisa, che con i giusti interventi potrà divenire il terzo hub italiano, dopo Malpensa e Fiumicino»: porto e aeroporto in tandem possono «aumentare traffici merci e passeggeri, divenendo il volano del rilancio economico ed occupazionale delle nostre zone e dell'intera Toscana».