

RASSEGNA STAMPA 19 MARZO 2012

Fonte:



Tirrenia, torna l'ipotesi spezzatino

SAMUELE CAFASSO

GENOVA. Il 23 dicembre del 2009 la Commissione europea, dopo un lunga tira e molla con Roma, spediva una lettera all'Italia invitando ad accelerare la privatizzazione di Tirrenia per chiudere nei primi mesi del 2010. Dopodomani, il 21 marzo 2012, è probabile che tutto il lavoro fatto sinora venga azzerato e che si riparta da zero, cedendo a questo punto le singole linee. Lo "spezzatino" che sinora si è tentato di evitare a tutela dei 1.400 dipendenti del gruppo.

Sta per saltare anche il terzo tentativo per la cessione dei traghetti pubblici: dopo il fallimento della Mediterranea Holding, la cordata atipica pubblico-privata che di fatto avrebbe semplicemente spostato la proprietà dal governo alla Regione siciliana, e una seconda gara andata a vuoto, ora è in procinto di gettare la spugna anche la cordata dei grandi armatori italiani, la Cin di Moby, Marininvest (Msc) e Grimaldi. A causare il fallimento di questa ultimo tentativo di cessione è la contrarietà di Bruxelles che, secondo quanto riportato dal

Sole 24 Ore, avrebbe avvertito che i nuovi acquirenti dovrebbero pagare, oltre al prezzo pattuito, anche 400 milioni di rimborsi per contributi ricevuti negli anni precedenti e che

CONTO ALLA ROVESCIA
Mercoledì
scade
il contratto
tra Cin e il commissario

avrebbero falsato la concorrenza (a danno, ironia della sorte, degli stessi armatori che ora vogliono comprare Tirrenia). Di fatto un raddoppio del prezzo - la Cin si era impegnata a pagare 380 milioni - che l'amministratore delegato Ettore Morace spiega di non essere disposto a corrispondere.

L'irrigidimento dell'antitrust europeo - sinora in realtà non ci sono documenti ufficiali - arriva nel momento in cui la cordata italiana si era detta disposta a limare alcuni aspetti significativi della propria proposta per prevenire i prevedibili rilievi di Bruxelles. In particolare, secondo indiscrezioni, si sarebbe fatto da parte Gianluigi Aponte, patron di Msc che controlla anche Gnv, in modo da evitare eccessive concentrazioni sulle linee, in particolare di quelle da Genova verso la Sardegna. Si trattava anche sull'ingresso in cordata della Regione Sardegna, ma ora tutto sembra molto vicino a saltare sul versante dell'offerta economica.

La Cin, infatti, si era impegnata a

pagare 380 milioni di euro a fronte però del riconoscimento di contributi pubblici per otto anni pari a 576 milioni. Già questo meccanismo è sempre stato in bilico perché tali soldi, secondo le norme europee, dovrebbero essere messi a gara e non assegnati a una società, pubblica o privata, a prescindere. Per superare questo scoglio si era escogitato un pagamento a rate: Cin avrebbe corrisposto i soldi per Tirrenia un po' alla volta, a seconda della possibilità o meno di accedere ai contributi. Ma ora tornano in ballo altri 400 milioni assegnati e già spesi a Tirrenia negli anni scorsi e che ora, a quanto pare, dovrebbe pagare non più lo Stato, ma i nuovi padroni di Tirrenia. Inoltre Bruxelles insiste sul fatto che la strada migliore sarebbe non quella di cedere tutta Tirrenia insieme con in pancia i contributi pubblici, ma mettere all'asta le singole rotte al miglior offerente.

«Ora intervenga il governo e ci dica cosa fare» spiegano in Cin, non soddisfatti della nota diramata ieri dal ministro Corrado Passera in cui si sottolinea tutto l'impegno del gover-

no, ma anche l'obbligo di rispettare le indicazioni Ue.

La situazione, insomma, è precipitata in vista dell'incontro di dopodomani in cui il commissario Giancarlo D'Andrea avrebbe

LA LINEA DELLA UE

A gara i contributi per le rotte di pubblica utilità

do dovuto firmare la proroga del contratto con Cin che prevede la chiusura della transazione al momento del via libera dell'Antitrust europeo. Senza che sia messo un punto fermo sui 400 milioni di pagamenti progressivi, è la linea di Cin, la partita si chiude dopodomani senza nuovi rinvii. Ed è la terza volta che si riparte da zero: una prima gara era stata abortita quando l'acquirente, la Mediterranea Holding partecipata dalla Regione Sicilia, si era praticamente dissolta. Una seconda gara è andata fallita per mancanza di pretendenti, ora è a rischio anche la trattativa avviata con Cin dopo che tutti gli altri tentativi sono falliti.

La cosa più probabile, ora, è che vengano messe in vendita le singole linee. A meno di colpi di scena. «Mi hanno chiamato anche i sindacati - spiega l'amministratore delegato Ettore Morace - e gli ho detto quello che dico anche a lei: a queste condizioni non siamo in grado di chiudere».

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA CORDATA ACQUIRENTE «IL GOVERNO CI DIA INDICAZIONI, COSÌ NOI NON POSSIAMO FIRMARE»

L'INTERVISTA

GENOVA. Questa volta Ettore Morace ha pochissime parole per commentare i prossimi passi: «Così non siamo in grado di chiudere», e sembra di capire che per l'amministratore delegato Cin siamo al capolinea.

Cin era in trattative per limare la proposta secondo le indicazioni Ue che lamentava la mancanza di concorrenza su alcune linee. Ora che succede?

«Siamo in attesa del governo, chiediamo che prenda posizione rispetto alle indicazioni europee. Il nostro problema non è più la mancanza di concorrenza su alcune linee, ma l'obbligo di versare 400 milioni di euro per gli aiuti ricevuti in passato».

Cosa avreste fatto per evitare l'eccessiva concentrazione su alcune linee? Cambi d'azionariato, ceduto alcune linee?

«Non commento. Ma a questo punto è un problema superato».



Ettore Morace (Cin)

Dopodomani che succede?

«Succede che scade il contratto firmato a luglio e che prevedeva l'ok dell'Antitrust».

E voi non volete più rinnovarlo?

«Non siamo in condizioni di farlo, se fosse vero quello riportato dai giornali sull'aut-aut di Bruxelles».

In verità un documento ufficiale non c'è ancora.

«Da domani verifichiamo, ma le indicazioni uscite sinora mi sembra-

no delineino un quadro abbastanza chiaro».

Avete incontri fissati con il governo e con Bruxelles?

«No, ma da domani vedremo di fare i passi necessari per informarci meglio (Morace si trova da ieri a Roma, ndr.). Ci aspettiamo una presa di posizione del governo».

Il governo è tra due fuochi, difficile prendere posizione quando Bruxelles indica una strada precisa. Cosa vi aspettate?

«Non ho proprio idea. So però che al momento non ci sono le condizioni per rinnovare il contratto».

E se vi chiedessero due o tre mesi per trattare ancora?

«Non possiamo superare l'estate che è fondamentale per la tenuta del piano sul lato economico».

Quante possibilità si dà?

«Non ho proprio idea, le ultime indiscrezioni da Bruxelles hanno stravolto completamente il piano».

Finisce qui?

«A queste condizioni assolutamente sì, finisce qui».

S.A.C.

Genova primo porto "verde" in Europa

MONICA ZUNINO

Il porto di Genova dopo l'approvazione del piano energetico sta diventando sempre più un laboratorio "verde" per sperimentare nuove possibilità. Dalla produzione di energia eolica al prototipo per ricavarla dal moto ondoso, dai pannelli solari alle banchine elettrificate per consentire alle navi di ridurre l'inquinamento spegnendo i motori subito dopo l'ormeggio, dai carburanti puliti alle colonnine di rifornimento per le auto elettriche alla produzione di energia dalla frenata di tir e auto: fra impianti già avviati e progetti in divenire, lo scalo è anche un pezzo importante del progetto Genova Smart City.

«Ad esempio si sta cercando una soluzione per ridurre le emissioni dei traghetti, che non si può risolvere con l'elettificazione delle banchine. Un'ipotesi è l'utilizzo di carburanti "puliti", l'altra, che stiamo studiando con Finmeccanica è la possibilità di predisporre un sistema containerizzato di batterie che la nave caricherebbe in viaggio e a cui si attaccherebbe durante le soste per poter spegnere i motori senza togliere l'elettricità alla nave» spiega Giuseppe Canepa, responsabile Ambiente dell'Autorità portuale. Ci sarebbe un'altra tecnica, una sorta di "cappello" da posare sul cornigolo dei traghetti per abbattere gli inquinanti delle emissioni, ma il costo è molto elevato e per ora l'idea sembra accantonata mentre si cercano soluzioni alternative.

Le idee sono tante, per produrre energia e ridurre l'inqui-

namento, cose che spesso si intrecciano.

Enel Green power ha già chiesto la concessione per installare 39 mini pale eoliche sulla diga, e sta parlando con il Dicat, il dipartimento dell'università che porta avanti il progetto "Vento e porti" che parte dallo studio dei venti per applicarlo alla sicurezza del lavoro e appunto alla produzione di energia per stabilire con precisione in quali punti posizionarle e quale tipo di mini pale usare.

Sulla diga è già stato installato da un anno un prototipo per produrre elettricità dalle onde, se il sistema fosse completato su tutta la diga l'ipotesi è arriva-

re addirittura a produrre 36 mw di energia, e si avrebbe anche un'ossigenazione delle acque.

Poi c'è il progetto di elettrificazione delle banchine, portato avanti dall'Autorità portuale, che partirà dall'area delle riparazioni navali, con l'installazione di prese specifiche con una potenza sufficiente a rifornire di elettricità le navi ormeggiate in modo che possano spegnere i motori e ridurre l'inquinamento. La prima parte già stata appaltata, ma per ora è ferma a causa di un ricorso del secondo arrivato nella gara. «Complessivamente prevede un investimento di 14 milioni per sette stazioni di approvvigionamento, ma serve anche una centrale che possa alimentare in parte la città e in parte il porto» spiega Canepa e su questo il confronto è aperto con il Comune.

Ancora: «Con Finmeccanica stiamo studiando anche qualche soluzione sulla sopraelevata portuale, lunga un paio di chilometri, per la produzione di energia - spiega Canepa - . E abbiamo un incontro nei prossimi

giorni con un'azienda che intende produrre energia dalla frenata dei camion, il prototipo c'è già, dobbiamo capire dove installarlo».

Inoltre dovrebbero essere posizionate a breve in porto anche due colonnine per il rifornimento delle auto elettriche. L'idea è collocarle sotto ponte dei Mille, poi potrebbero arrivarne altre. Ad esempio in un parcheggio che dovrà essere costruito sopra un edificio delle Ortec, nell'area delle riparazioni navali.

«Siamo in Smart city, ci offriamo per testare in porto la mobilità elettrica» continua Canepa. I progetti sono moltissimi. E nel frattempo i terminalisti sono andati avanti per arrivare a compatibilizzare i loro spazi, inserendosi nel quadro del piano energetico

portuale. I Messina hanno anticipato i tempi: hanno già installato i pannelli solari e hanno un impianto di rifornimento dei mezzi che eroga carburante pulito. Un po' più lenti Vte, San Giorgio, Porto petroli ed Eni che hanno comunque presentato domanda per il fotovoltaico.

Utilizzabili le frenate dei camion

Sopraelevata: soluzioni innovative

AUTORITÀ PORTUALE * Rispetto dell'ambiente e migliore vivibilità della città. Mini-pale eoliche sulla diga

Merlo: «Abbattiamo l'inquinamento»

Il presidente: «Alternative in previsione della chiusura della centrale Enel»

Il porto di Genova è stato il primo in Europa a dotarsi di un piano energetico portuale.

«Gli obiettivi sono molteplici - spiega il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo - Uno è il tema dell'ambientalizzazione, per una migliore vivibilità del porto ma anche della città. Come porto vogliamo contribuire agli obiettivi comunitari di abbattimento dell'inquinamento dentro Smart city. L'altro obiettivo è la possibilità di produrre energie alternative che servano per il

funzionamento del porto anche in previsione della chiusura della centrale Enel». E potrebbe significare anche un'opportunità per nuovi introiti per Palazzo San Giorgio, in termini di canoni, come nel caso delle pale eoliche che Enel Green Power intende installare sulla diga.

E poi c'è la componente del risparmio nei consumi, per tutto il porto. «Stiamo introducendo l'illuminazione a led negli spazi comuni - spiega ancora Merlo - e con il piano energetico forniamo anche ai concessionari la possibilità di avere energia a prezzo competitivo».

Sul versante invece dell'abbattimento dell'inquinamento generato dalle navi in porto che pesa in modo significativo sulla città, il tema portante è l'elettificazione delle banchine e c'è un lavoro in corso anche per abbattere la rumorosità, già cominciato al Vte, in modo da migliorare la convivenza fra porto e città. Tutto questo dovrebbe rendere il porto davvero "sostenibile". Sulla diga

foranea del porto di Genova, fra Sampierdarena e Voltri, verranno installate 39 mini pale eoliche che potranno fornire energia a 6.600 famiglie. Il progetto è quasi pronto e fra due mesi sarà presentato da Enel Green Power alla valutazione di impatto ambientale. Del progetto se ne parla dal 2008, nel 2009

Enel Green Power ha presentato la richiesta di concessione, ottenuta a fine 2011. L'investimento è di 20 milioni di euro, e sarebbe il primo che Enel Green Power effettua con il mini eolico, le pale più piccole, e anche il primo esperimento di un sistema di questo tipo installato su una diga foranea.

Luci a led negli spazi comuni

Piano per ridurre i rumori

Monti: «Andiamo avanti con la Tav»

Torino - Avanti sulla Tav e ottimismo sulla riforma del lavoro. È questo il messaggio che arriva da Mario Monti nella sua giornata torinese. In quella che è stata la prima capitale d'Italia, il premier ha inaugurato la nuova edizione della grande mostra «Fare gli italiani» con la quale si chiudono le celebrazioni del 150.mo anniversario dell'Unità d'Italia. E da questa città, dove ha insegnato Economia per 15 anni, dal 1970 al 1985, ha voluto far giungere un messaggio di ottimismo alla vigilia della settimana decisiva per la riforma del lavoro: «Credo e spero - ha detto - che l'incontro di martedì» tra Governo e parti sociali «avrà successo. Se le posizioni non fossero ancora abbastanza distanti - ha aggiunto - vorrebbe dire che la riunione conclusiva ha già avuto luogo con successo, invece deve ancora avvenire».

Tema centrale della visita torinese è stato, come prevedibile, la Tav. Monti ha incontrato il commissario di Governo per l'alta velocità, Mario Virano, e, mentre un gruppo di no Tav presidiavano la centrale piazza Castello, ha ribadito l'importanza della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, per la quale, ha detto, è «venuto il momento di fare un passo in avanti» ed «eseguire l'opera», tenendo conto «naturalmente delle preoccupazioni locali, cosa che - ha aggiunto - è stato fatto nel corso di molti e molti anni». Il premier ha anche chiamato i sindaci pro-tav di Susa, Gemma Amprino, e di Chiomonte, Renzo Augusto Pinard, per esprimere il suo «apprezzamento per l'impegno che manifestano a sostegno» dell'opera.

Il presidente del Consiglio ha poi rassicurato sull'impegno del Governo per la liberazione della guida piemontese Paolo Bosusco riferendo di essere «in contatto con il ministro degli Esteri, Giulio Terzi, che sta seguendo la situazione, attraverso le strutture del ministero, in contatto con l'India in tempo reale, minuto per minuto, e - ha detto - mi tiene informato». Accompagnato dalla moglie Elsa, Monti è stato accolto in maniera calorosa all'interno delle ex Ogr dal sindaco Piero Fassino, da tre ministri del suo governo, Elsa Fornero (Welfare), Francesco Profumo (Istruzione) e Renato Balduzzi (Sanità), dal Presidente della Regione Piemonte, Roberto Cota, dal presidente del consiglio di sorveglianza di Intesa SanPaolo, Giovanni Bazoli, dal presidente della Provincia di Torino Antonio Saitta, e dal procuratore della Repubblica del capoluogo piemontese, Giancarlo Caselli.

«Questa mostra - ha detto Monti al termine della visita all'esposizione che nella prima edizione ha raggiunto i 600.000 visitatori - ci aiuta in modo mirabile a capire come gli italiani si sono fatti da zero per quanto riguardava il loro essere insieme e ci aiuta anche a pensare a come proseguire e a rendere gli italiani più adatti a vivere in un mondo globale con un percorso simile a quello di questi 150 anni. Capire le diversità - ha concluso - integrarsi, pur continuando a riconoscere se stessi». Dopo una cena al ristorante «Il Cambio», lo storico locale amato da Cavour, Monti è stato ospite del vicino Teatro Regio per un concerto straordinario di arie da opere di Giuseppe Verdi.

Morace: «Tirrenia? Potremmo ritirarci»

Napoli - «Se le nuove richieste europee fossero certe finisce tutto a mare, ci ritiriamo in buon ordine» e «mercoledì prossimo non firmiamo il rinnovo» del contratto di acquisizione di Tirrenia. Così l'a.d. di Cin (Compagnia italiana di navigazione), Ettore Morace, interpellato dall'Ansa, aggiungendo che poi «non ci sarà nessuno a comprare Tirrenia» perché «il settore è in crisi e gli armatori stanno sopravvivendo, con il prezzo della nafta che è triplicato negli ultimi mesi e continua ad aumentare».

Sembra che la Ue - spiega Morace - non riconoscerebbe la discontinuità tra vecchia Tirrenia e la Cin - la cordata costituita da Marinvest (Msc crociere), Grimaldi (Gnv) e Onorato (Moby) - e sulla base di indagini su vecchi aiuti di Stato dal 1994 ad oggi chiederebbe a Cin la restituzione di circa 400 milioni. «È ovvio che non possiamo pagare questa multa, perché è indubbia la discontinuità fra la vecchia Tirrenia statale e la Cin anche per il fatto che il personale della vecchia compagnia verrebbe licenziato e poi assunto da Cin».

Un'altra novità - spiega Morace - sarebbe quella che la gara vada «rifatta senza obbligo di assunzione del personale, spaccettando la convenzione (in maniera che la cessione possa essere fatta per singola rotta) e invitando a non partecipare Stato, Regioni, né armatori che possano essere in concorrenza». Morace ricorda che mercoledì prossimo scade il contratto di acquisizione per 380 milioni, siglato il 25 luglio 2011 di cui era previsto il rinnovo in attesa del via libera dell'Antitrust europeo, il cui pronunciamento è atteso per giugno prossimo. «Stavamo cercando di mitigare la concentrazione delle rotte ed eravamo ad un passo dalla soluzione ma questo nuovo tema blocca tutto», aggiunge Morace riferendosi alla recente obiezione del commissario europeo alla Concorrenza Joaquin Almunia nell'ambito dell'indagine avviata a gennaio scorso sull'acquisizione di un ramo del gruppo Tirrenia da parte di Cin. Il cui ritiro avverrebbe con «enorme rammarico - afferma Morace - perché si tratta di un progetto molto serio di rinascita di una società storica con la salvaguardia di 1.500 posti di lavoro». Dopo l'avvio dell'azione da parte dell'Antitrust, nel febbraio scorso il commissario straordinario di Tirrenia, Giancarlo D'Andrea, aveva chiesto e ottenuto la proroga di un anno dell'amministrazione straordinaria.

«Vince chi si pente: questa non è giustizia»

Genova - «Davvero hanno scritto che in porto c'era un accordo segreto? Ma se la notizia era finita pure sui giornali...». Riesce perfino a sorridere Giovanni Cerruti, presidente degli agenti marittimi genovesi.

La sua categoria esce malconcia da questa vicenda.

«Diciamo che l'istruttoria aveva preso una piega fin troppo chiara».

Quindi nessuna sorpresa?

«La decisione ce l'aspettavamo, tanto che stavamo già preparando i ricorsi. La vera sorpresa, semmai, è l'entità delle sanzioni: sono dieci volte superiori ai precedenti, una cosa inaudita».

Quattro milioni di euro: un'enormità. C'è già chi parla di licenziamenti.

«Il 70% dei costi di agenzia è rappresentato dai dipendenti. E purtroppo i primi a pagare, in questi casi, sono i lavoratori. Anche per questo chiederemo la sospensione della sanzione. È inutile girarci intorno: fra spese legali e multe, molti di noi rischiano il collasso».

Fiduciosi?

«Guardi, tutto si può dire tranne che questo accordo abbia danneggiato la merce. Penso ci siano ottime possibilità di dimostrarlo nella prossima sede di giudizio».

Chi ha denunciato l'intesa, evidentemente, ha idee diverse. A proposito: che cosa pensa della denuncia di Maersk?

«Penso che una giustizia basata sui pentiti non sia una buona cosa. Più che a denunciare un illecito, mi sembra che in questo modo si incentivi la gente a danneggiare la concorrenza».

Maersk ha danneggiato la concorrenza, secondo lei?

«Maersk, dopo la denuncia, ha aumentato i diritti fissi: questo è un fatto incontestabile. Non c'è altro da aggiungere, no?».

Francesco Ferrari

Crociere, livorno oltre quota un milione

Livorno - Livorno cresce come scalo delle crociere e, secondo le previsioni, nel 2012 dovrebbe superare abbondantemente il milione di passeggeri dopo che nel 2011 c'è stato il sorpasso su Genova.

Secondo i dati diffusi dalla Porto di Livorno 2000, l'azienda che gestisce i traffici delle crociere, il porto toscano ha chiuso infatti il 2011 con 982.928 passeggeri complessivi, recuperando due posizioni rispetto all'anno precedente. Anche riguardo alle "crociere di testa", cioè quelle che partono da Livorno, per il 2012 è prevista una crescita consistente, soprattutto grazie allo scalo di navi più grandi che consentiranno di imbarcare un numero maggiore di passeggeri. «Dal 7 aprile - afferma il presidente della Porto 2000 Roberto Piccini - ogni settimana la Msc partirà da qui con la nave Orchestra, mentre dal 22 dello stesso mese anche Costa Crociere ha scelto di partire dal nostro porto con il Costa Magica».

In attesa della realizzazione di una stazione marittima la novità del 2012 è la costruzione di un nuovo terminal dedicato alle crociere: «Stiamo allestendo un terminal operativo per le grandi navi alla banchina dell'Alto Fondale - continua Piccini - con la trasformazione e ristrutturazione di un vecchio magazzino. Stiamo già attrezzando i primi 900 metri della struttura interna e i duemila di piazzale che speriamo di completare il prima possibile». Il terminal ospiterà al pian terreno tutta la parte tecnica di smistamento bagagli e approvvigionamento di materiali e alimenti, mentre il piano superiore sarà dedicato all'accoglienza dei passeggeri, con check in per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri.

IL SINDACATO: «ANTITRUST EUROPEO VERSO IL NO»

Roma - Federmar-Cisal ha messo in calendario una prima giornata di sciopero del personale di Tirrenia per il 29 marzo prossimo. La decisione, secondo una fonte sindacale è dovuta «in assenza di novità o assicurazioni» da parte del premier Mario Monti e del ministro dello Sviluppo, delle Infrastrutture e dei Trasporti, Corrado Passera, sul destino della società di navigazione.

Il sindacato ricorda in una nota che l'Antitrust europeo, «proprio in queste ore risulta abbia già deciso di rigettare il contratto di compravendita» di Tirrenia da parte della Compagnia Italiana di Navigazione (Cin) «e di mettere a gara internazionale le sole tratte non in concorrenza».

Per la Federmar-Cisal la situazione che si è venuta a creare e l'incertezza per i destini societari della Tirrenia possono danneggiare gravemente sotto l'aspetto gestionale l'azienda pubblica, impegnata tra l'altro in questo periodo ad organizzare i programmi ed a raccogliere le prenotazioni per il periodo estivo.

Ancora Federmar Cisal ricorda che «tra due giorni scade anche il contratto di vendita tra la Cin e Tirrenia in amministrazione straordinaria, e il mancato rinnovo in relazione alla messa a gara delle linee senza obbligo d'acquisto delle navi esistenti e del personale porta nuovamente in alto mare la salvaguardia, stabilita con un apposito accordo sindacale, dei duemila posti di lavoro tra personale navigante ed amministrativo».

Hanjin scommette sul porto di Genova

Genova - I coreani della compagnia marittima Hanjin Shipping ristrutturano i servizi scommettendo sull'Italia. Le nuove rotte rafforzano la presenza sia in Adriatico, con toccata diretta su Trieste, sia in Tirreno, con raddoppio delle toccate a Genova e La Spezia e utilizzo di navi da 8.500 teu. Si tratta di un segnale di fiducia nel sistema portuale del nostro paese, in un momento in cui tutte le compagnie di linea stanno reagendo ai conti in rosso del 2011 con un incremento consistente dei noli.

La stessa Hanjin, che nel 2011 ha avuto perdite per 487 milioni di dollari, dal primo marzo ha aumentato i noli fra Asia e Europa Settentrionale di 700 dollari per teu (container da venti piedi) e 1.400 dollari per feu (container da 40 piedi) e ha annunciato un nuovo aumento dal prossimo primo aprile, sempre sulla stessa tratta, di 400 dollari per teu e 800 dollari per feu. Si tratta di aumenti che, al contrario di quelli tentati la scorsa estate, sono andati a buon fine e sono stati accettati dalla merce.

“La crescita dei noli - conferma Nanni Cerruti, agente in Italia di Hanjin nonché presidente dell'associazione genovese degli agenti e broker marittimi (Assagenti) - ha fatto prendere allo shipping una boccata d'ossigeno. Certo, non sappiamo come sarà la situazione fra tre mesi. I programmi che stiamo facendo non sono basati sul valore di noli che sono altalenanti, anche se la situazione attuale ci incoraggia nelle scelte che abbiamo fatto”. La novità maggiore riguarda il servizio diretto in Adriatico, che era stato interrotto nel 2011. Dal prossimo 8 aprile riprenderà come servizio Adn, non più su Venezia come in passato, ma su Trieste. “A Venezia possono andare solamente navi da 4.000 teu. Per navi di queste dimensioni e con la depressione dei noli non era più una toccata sostenibile economicamente. La soluzione è portare navi da 5.500 teu, questa volta a Trieste. Di qui Venezia potrà essere raggiunta in 16 ore con servizi shuttle”.

Le 14 portacontainer che opereranno l'Adn toccheranno Tokyo, Osaka, Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Tanjung Pelepas, Colombo, Ashod, Alessandria, Taranto, Capodistria, Fiume, Trieste, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Shanghai, Ningbo. In Tirreno invece vengono rinnovati due servizi, col rafforzamento del servizio Md1, grazie all'utilizzo di nove navi da 8.600 teu invece che da 5.000, e la riorganizzazione dell'Md3. Da aprile la rotazione dell'Md1 sarà Qingdao, Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Shekou, Singapore, Pireo, La Spezia, Genova, Barcellona, Valencia, Pireo, Singapore, Hong Kong e di nuovo Qingdao. L'Md3, svolto con tredici navi da 5.500 teu, ruoterà Pusan, Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Yantian, Singapore, Port Said, Napoli, La Spezia, Livorno, Port Said, Singapore, Vung Tao, Hong Kong, Yantian, Ningbo. L'Md2 invece ruota con nove unità da 8.500 teu Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Yantian, Singapore, Port Said, Ashod, Genova, Barcellona, Marsiglia Fos, Port Said, Singapore, Hong Kong e di nuovo Shanghai.

“Dal prossimo mese - spiega Cerruti - saremo quindi in grado di offrire due partenze alla settimana dal Far East per la Spezia e due dal Far East per Genova, invece di una”. I servizi ci sono, adesso sta al mercato approfittarne. La situazione dell'Italia non è rosea. Cerruti racconta di qualche segnale di diminuzione dei traffici, soprattutto in import: “I consumi in Italia sono destinati a scendere, anche se a gennaio e febbraio hanno tenuto”. Le economie di scala si faranno con navi sempre più grandi. Non tutti i porti italiani sono attrezzati per accoglierle. “Esistono problemi di limitazione dell'operatività per certe navi. Genova si sta attrezzando, ha investito su nuove gru, a Voltri presto

arriveranno navi da 13.000 teu. C'è ancora qualche problema di pescaggi a Sampierdarena, che sarà risolto da lavori che partiranno a breve. La Spezia ha più problemi di Genova, mentre Trieste ha i fondali sufficienti, ma le compagnie non mandano fino a lì le navi più grandi. Napoli e Livorno non possono accogliere le 8.500 teu. Hanjin a Livorno va con le 5.500 teu, ma presto navi di queste dimensioni potrebbero non essere più convenienti sulle rotte mediterranee. Livorno e Napoli verranno saltate dalle navi madre e servite solamente con feeder”.

Fra l'altro, l'utilizzo di navi sempre più grandi diminuisce il numero di toccate e quindi l'attività delle agenzie italiane, che è di sofferenza: “Non mi stupirei se nel corso dell'anno aumentassero le richieste di cassa integrazione e mobilità”.

Alberto Ghiara

È già battaglia sul futuro terminal ro-ro di Trieste

Il progetto deve ancora diventare realtà ma le polemiche (e le carte bollate) attorno al nuovo terminal ro-ro che sorgerà a Muggia e che dovrebbe acquisire i traffici di carichi rotabili che attualmente sbarcano a Riva Traiana non mancano. Samer & Co ha ritenuto infatti di dover ricorrere in giudizio contro la società Teseco di Pisa che, dopo essere stata alcuni mesi incaricata di bonificare le aree ex Aquila, ha successivamente chiesto in concessione un altro terreno adiacente che garantirebbe l'affaccio a mare dell'intera superficie. In totale le aree retrostanti e quelle in banchina sfiorano i 200 mq. Una procedura non gradita però da Samer, che si è vista costretta (affidandosi all'avvocato Davide Maresca) a tutelare i propri diritti "fortemente minacciati dai comportamenti posti in essere da Teseco in violazione sia del diritto interno che del diritto comunitario". Secondo la ricostruzione di Samer, Teseco aveva acquistato, dietro autorizzazione dell'Ezit (Ente Zona Industriale di Trieste), i terreni ex Aquila a un prezzo a dir poco irrisorio, pari a un euro al mq, con l'obbligo di provvedere alla bonifica dell'area e non per svolgere alcuna attività produttiva. In base ad un Accordo di Programma stipulato nel 2006 tra la Teseco, l'Ezit e altre pubbliche amministrazioni tra cui la Regione Friuli Venezia Giulia, una volta ultimati i lavori di bonifica, la Teseco avrebbe dovuto ritrasferire i medesimi terreni all'Ezit a un prezzo compreso fra i 25 e 30 euro al mq. "In realtà la Teseco non ha mai adempiuto al proprio obbligo di bonifica dell'area 'ex Aquila', ma anzi ha manifestato chiaramente la propria intenzione di sfruttare economicamente tale area, richiedendo all'Autorità Portuale di Trieste il rilascio di concessione demaniale marittima sull'area posta a valle rispetto all'area dell'ex Aquila" si legge in una nota della società triestina. "Con tale richiesta la Teseco si è candidata a divenire terminalista a tutti gli effetti, indicando quali possibili clienti quelli attualmente riferibili all'attività ordinaria oggi svolta dalla Samer su Riva Traiana". La società toscana sarebbe però pronta a vendere a Samer (o a terzi) l'area di sua proprietà a un prezzo nettamente superiore a quello pagato, sfruttando indebitamente nella massima misura possibile l'aumento esponenziale che il valore dell'area subirebbe se l'Autorità portuale rilasciasse la concessione richiesta. In questo modo la Samer sarebbe costretta ad acquistare l'area ad un prezzo del tutto fuori mercato, per non correre il rischio di vedersi spogliata del traffico rotabile movimentato dall'operatore turco U.N Ro.Ro le cui navi arrivano oggi al terminal sulla Riva Traiana. "Il comportamento della Teseco ha evidenziato delle violazioni della disciplina comunitaria e interna evidenti" prosegue la nota di Samer. "In particolare, i motivi in diritto del ricorso ex art. 700 c.p.c. (procedimento d'urgenza, ndr) sono quattro: la violazione della normativa comunitaria sugli aiuti di stato, l'abuso di posizione dominante, la violazione dell'art. 2598 in materia di concorrenza sleale e la violazione in materia di mercato interno". Sotto il primo profilo, secondo il legale della società, si concretizza un aiuto pubblico selettivo laddove gli enti pubblici sottoscrittori dell'Accordo di programma e l'Ezit, attraverso la sua delibera, autorizzano l'acquisto del terreno da parte di Teseco per la cifra (fuori mercato) di 1 euro al mq consentendone l'utilizzo anche al di là dell'originario programma di lavori di bonifiche mai attuato. "In secondo luogo - aggiunge l'avvocato Davide Maresca - il privilegio che Teseco può vantare in virtù della titolarità della proprietà diventa abuso di posizione dominante laddove essa tenta di influenzare il mercato nel settore della terminalistica, a danno del concorrente Samer, non in virtù di comportamenti competitivi, ma fruendo della speculazione posta in essere in violazione dell'Accordo di programma e della Delibera dell'Ezit nonché chiedendo la concessione all'Autorità portuale sulle aree antistanti". Il legale aggiunge che questa situazione profila inoltre un classico comportamento di concorrenza sleale laddove l'abuso sopra descritto viene posto in essere considerando che il programma operativo a base della domanda di concessione si basa sulla clientela ordinaria di un altro terminalista (Samer). Analoga illegittimità è sussistente sotto il profilo del mercato interno. Infatti, l'operazione di compravendita di un terreno a prezzo irrisorio e il successivo obbligo di riacquisto da parte dell'ente pubblico a un prezzo maggiorato in ragione dell'esecuzione di determinati lavori rende obbligatorio l'espletamento di una procedura di gara che, in questo caso, non è avvenuta. L'azione di Samer mira, in primo luogo, ad evitare che la situazione, già illegittima, si concretizzi in un pregiudizio alla concorrenza ed al mercato chiedendo al giudice che i soggetti coinvolti (Teseco, Ezit e Autorità portuale di Trieste) si astengano dal porre in essere comportamenti ed adottare atti che diano attuazione alle suddette violazioni.

La Concordia non basta ad affossare le crociere

Le vacanze sul mare, soprattutto in Europa, continueranno a crescere dopo la breve battuta d'arresto provocata dal naufragio della Costa Concordia. Nel Vecchio Continente, secondo l'European Cruise Council, i crocieristi rappresentano oggi solo l'1% della popolazione europea, pari a 6 milioni di persone sui 500 complessivi: un dato significativo, che mette in evidenza le straordinarie prospettive di espansione e crescita di tutto il comparto. Secondo Manfredi Lefebvre d'Ovidio, presidente dell'associazione che rappresenta i maggiori player europei del settore e conta tra i suoi membri 30 operatori crocieristici e 34 società marittime, il comparto crocieristico conferma il forte sviluppo del settore e l'aspettativa di ulteriore crescita in termini sia di booking che di indotto. "In una congiuntura economica globale difficile come quella attuale e consapevoli di come la sicurezza rappresenti l'assoluta priorità per l'intero comparto, riteniamo che ci siano valide ragioni per guardare al futuro con ottimismo" ha detto il Miami, precisando che l'Europa nel 2011 ha registrato 6 milioni di crocieristi, pari al 30% del mercato globale. "Un dato in crescita del 9% rispetto al 2010 e dell'11,52% medio annuo negli ultimi 7 anni. In questo scenario, l'Italia gioca un ruolo fondamentale: con 920.000 crocieristi nell'ultimo anno, è infatti al terzo posto dopo UK e Germania". I britannici che hanno scelto di imbarcarsi per la vacanza sono stati 1,7 milioni (in crescita del 5% sul 2010), mentre i tedeschi hanno sfiorato quota 1,4 milioni di passeggeri (+14% sul 2010). Per numero di crocieristi dopo l'Italia c'è la Spagna con 700 mila passeggeri (+9%) mentre un balzo in avanti importante è stato registrato da parte degli svizzeri (+33%). Da ricordare, inoltre, il significativo impatto occupazionale del comparto, che in tutto il continente dà lavoro a 300.000 persone, di cui 55.000 sono direttamente impiegate nell'attività crocieristica. Il 99% delle navi da crociera sono costruite presso cantieri europei, dei quali, secondo dati ICE 2011, il 43% sono italiani. "Da un punto di vista economico – ha aggiunto Lefebvre d'Ovidio - si calcola che l'industria delle crociere abbia avuto un impatto economico, nel 2011, pari a circa 35 miliardi di euro, 100 miliardi di euro nell'ultimo triennio. Ipotizzando un tasso di crescita costante, nel prossimo triennio (2012-2014) prevediamo che il beneficio complessivo raggiungerà addirittura i 156 miliardi di euro". Non trascurabile è poi l'impatto che riguarda le aree portuali: se si considera che ogni anno circa 25 milioni di passeggeri transitano presso i porti toccati dalle crociere e che ciascuno di loro spende in media 100 euro, ne emerge un giro d'affari annuale di circa 2.5 miliardi di Euro. European Cruise Council (ECC) e Cruise Lines International Association (CLIA) hanno dato vita a un progetto per la rappresentanza e la comunicazione del comparto finalizzato a offrire anche in Italia un flusso di comunicazione con i media chiaro e trasparente. A questo proposito è stato nominato Roberto Martinoli, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, a delegato ufficiale per l'Italia.

Le compagnie asiatiche tornano in Adriatico

I vettori asiatici componenti la cosiddetta Green Alliance, rappresentati dall'acronimo CKYH (COSCON, "K" Line, Yang Ming e Hanjin), e Evergreen hanno reso noti la settimana scorsa i nuovi dettagli della reciproca collaborazione sui servizi fra Far East ed Europa, avviata sul finire dello scorso anno (*S2S n.47/2011*). La novità principale, preannunciata da Ship2Shore nel numero della scorsa settimana, è il ripristino di una linea diretta fra l'Estremo Oriente e l'Adriatico, ma non mancano modifiche anche ai servizi sul Tirreno. In particolare, secondo quanto reso noto dall'agenzia italiana della compagnia coreana, "Hanjin sarà in grado di garantire alla clientela la toccata diretta sui porti italiani di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Trieste, e, con servizio 'shuttle' dedicato, su quelli di Venezia e Ancona. Oltre a ciò, Hanjin offrirà due partenze settimanali a giorni fissi dal Far East per i porti di La Spezia e Genova e viceversa". Nel dettaglio fra CKYH e Evergreen è stato siglato uno *slot exchange* in base a cui le compagnie della Green Alliance offriranno spazi sui loro servizi sul Tirreno, usufruendo di quelli disponibili nel servizio UAM organizzato dal liner taiwanese per collegare estremo oriente e Adriatico. Queste le rotazioni dei servizi riguardanti il Mediterraneo, che verranno effettuati con frequenza settimanale. L'MD1 sarà operato con 9 navi da 8.600 TEUs di capacità e scalerà i seguenti porti: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Shekou, Singapore, Pireo, La Spezia, Genova (terminal Sech), Barcellona, Valencia, Pireo, Singapore, Hong Kong, Qingdao. La prima nave, Hanjin Rotterdam, partirà da Qingdao il 31 marzo. L'MD2 è effettuato con 9 navi da 8.500 TEUs e toccherà Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Yantian, Singapore, Port Said, Ashdod, Genova (terminal Sech), Barcellona, Marsiglia Fos, Port Said, Singapore, Hong Kong, Shanghai. Per MD3, in cui saranno impiegate 13 unità da 5.500 TEUs, la rotazione sarà Pusan, Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Yantian, Singapore, Port Said, Napoli, La Spezia, Livorno, Port Said, Singapore, Vung Tao, Hong Kong, Yantian, Ningbo. Primo viaggio affidato alla Hanjin Rome, in partenza dalla Corea il prossimo 5 aprile. La linea adriatica, infine, UAM, partirà da Qingdao l'8 aprile e, a regime, scalerà, con navi da 5.500 TEUs (la prima sarà Ital Universo), Tokyo, Osaka, Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Tanjung Pelepas, Colombo, Ashdod, Alessandria, Taranto, Koper, Rijeka, Trieste, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Shanghai, Ningbo. Da rilevare che, rispetto al servizio dal Far East verso l'Alto Adriatico, cancellato all'inizio dell'anno (*S2S n.38/2011*), UAM non annovera fra le compagnie protagoniste Hyundai e UASC; quest'ultima starebbe pensando a un servizio feeder in Alto Adriatico via Port Said.

Negri a un passo dal controllo sul TDT

La settimana appena passata è stata caratterizzata da trattative spasmodiche intorno al Gruppo CPL di Livorno. Come è noto la Compagnia Portuale versa da tempo in cattive acque finanziarie, per uscire dalle quali è stato avviato un piano di restyling del Gruppo (affidato all'advisor fiorentino Value+) che prevede la cessione di alcune partecipazioni (S2S n.10/2012). L'operazione più accreditata, che mentre leggete potrebbe essersi già chiusa o esser in procinto di andare in porto, sembra essere la cessione della quota detenuta da CPL nel TDT - Terminal darsena Toscana (50%), concessionaria del terminal contenitori di Livorno. L'acquirente sarebbe la genovese GIP - Genova Investimenti Portuali, società guidata da Luigi Negri, che, in tal caso, passerebbe da un ruolo di socio paritetico in TDT a uno di controllo. Secondo indiscrezioni filtrate sulla stampa livornese - né CPL né GIP hanno ufficialmente commentato la presunta operazione di compravendita - GIP avrebbe concesso a gennaio un prestito di 3 milioni di euro a CPL, in cambio della disponibilità di questa, nell'eventualità della mancata restituzione entro la fine di marzo, a cedere a GIP una quota compresa fra il 20 e il 30% di TDT, a un prezzo compreso fra i 12 e i 15 milioni di euro da cui scalare i 3 del prestito. L'accordo inoltre prevedrebbe per CPL la possibilità di riacquistare a un prezzo prestabilito, entro la fine dell'anno, la quota ceduta a GIP. Negli stessi giorni - coincidenza forse non casuale - CPL ha però ricevuto un'altra offerta riguardante altre sue controllate. Una cordata di imprenditori livornesi (il terminalista Lorenzini, il gruppo Fratelli Neri e il Gruppo Neri) ha infatti formulato una proposta per rilevare la quota detenuta da CPL in LTM - Livorno Terminal Marittimo (50%), la società terminalista che si occupa delle autostrade del mare, e il 50% di Cilp, la società di CPL specializzata nella movimentazione di prodotti forestali. Sul piatto ci sarebbero 6 milioni di euro cash e una tranche variabile fra i 12 e i 15 milioni da versarsi in un secondo tempo. Di una terza offerta, sempre rivolta a LTM e Cilp, ha parlato poi *Il Tirreno*, ma sembra che l'indirizzo di CPL sia quello di cogliere la proposta di GIP, che rafforzerebbe così la propria posizione nel terminalismo container dell'Alto Tirreno, controllando direttamente il TDT e il terminal Sech di Genova e partecipando (col 40% delle quote) a VTE - Voltri Terminal Europa.

A.M.

Costa affida a McKinsey il recupero d'immagine

Completata la fase calda dell'emergenza seguita al naufragio della Concordia, Costa Crociere prova a voltare pagina avviando la ricostruzione di un marchio "azzerato mediaticamente", come ha detto il presidente Pier Luigi Foschi. Il compito spetterà a McKinsey&Company, che avrebbe concluso un accordo con la compagnia genovese per mettere in piedi un team operativo formato da sei persone che dovranno lavorare per almeno 16 settimane a stretto contatto con il top management della compagnia. Nel dettaglio il piano prevede tre linee d'intervento principali: ricostruzione della reputazione e della fiducia nei confronti di Costa Crociere, aumento delle vendite e definizione di nuovi standard di sicurezza. La ricostruzione della fiducia attorno al marchio dovrà avvenire attraverso l'elaborazione di uno studio sull'industria delle crociere e su Costa, su un preciso programma di gestione degli stakeholders e su un monitoraggio continuo di quanto appare sui media. Questo incarico conferma quanto espresso dal presidente di Carnival, Micky Arison, che in un'intervista al Miami Herald ha riconfermato la fiducia all'attuale amministratore delegato Pier Luigi Foschi escludendo di voler cancellare la storica "C" blu sul fumaiolo giallo delle navi. La missione di risollevarle le vendite, pesantemente colpite da un calo nelle prenotazioni superiore al 30%, prevede una complessiva riorganizzazione delle strategie di Marketing & Sales per i prossimi 6-12 mesi, che interesseranno anche la capacità di stiva offerta, i prezzi praticati e le attività di promozione e pubblicità. Le misure da adottare per incrementare ulteriormente gli standard di sicurezza sono infine volte a dimostrare che la lezione è stata imparata. Carnival ha chiuso il primo trimestre dell'anno in rosso per 139 milioni di dollari, dovendo rivedere al ribasso le stime per l'intero 2012 e prevedendo un utile per azione di 1,40-1,70 dollari rispetto ai 2,42 dollari del 2011 e i 2,55- 2,85 dollari previsti in precedenza. I ricavi del trimestre che si è chiuso il 29 febbraio sono saliti (oltre le attese del mercato) del 4,8% a 3,58 miliardi di dollari. Secondo un report di Credit Suisse, i brand nordamericani controllati da Carnival continueranno a crescere nel 2012 mentre rischiano di subire un rallentamento le compagnie europee per via delle condizioni macroeconomiche e per l'effetto Concordia vissuto più da vicino.

La replica di Cerruti (Assagenti) e Oliaro (Spediporto)

Il presidente di Assagenti, Giovanni Cerruti, ha replicato: “Continuiamo a contestare la segnalazione mossa nei nostri confronti, in quanto palesemente imprecisa e contraddittoria, nella convinzione che nella stipula degli accordi tra le associazioni non ci fosse alcun dolo. La decisione dell’Autorità dimostra la totale mancanza di comprensione dei tecnicismi del nostro settore”. Assagenti sottolinea inoltre che, rispetto al costo del trasporto, il diritto fisso è una parte residuale che non è in grado di provocare distorsioni di mercato e poi la decisione dell’Antitrust non tiene conto del fatto che l’accordo in questione era stato reso manifesto in più occasioni pubbliche e quindi non soddisfa i requisiti di segretezza relativi ad atteggiamenti accusabili. Cerruti ha sottolineato quindi che la decisione dell’Antitrust arriva in un momento di profonda crisi per tutto il comparto marittimo e l’ammenda, sommata alle spese legali già sostenute per la difesa delle proprie posizioni, potrebbe portare alcune aziende al collasso, con una conseguente prevedibile necessità di riduzione degli organici. “Siamo consapevoli – ha affermato il presidente degli agenti genovesi – che l’entità delle ammende dipende dalla pressione esercitata dell’Autorità Garante a Bruxelles nei confronti di quella italiana per adeguarsi agli standard europei. Resta il fatto che la violazione che ci viene imputata non è paragonabile ad altre recenti sanzioni comminate per fatti simili (nel nostro caso ben 10 volte superiore), o casi ben più gravi in settori molto vicini al nostro”. Sulla stessa lunghezza d’onda anche il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, che purtroppo si aspettava dall’Antitrust “la volontà di mantenere l’orientamento colpevolista palesato fin dall’inizio della vicenda”. “Dispiace che non sia stato dato valore all’ampia documentazione presenta come tesi difensiva” prosegue Botta sottolineando che l’eventuale danno procurato alla concorrenza e ai consumatori era irrilevante. “Secondo l’Antitrust c’era un cartello mentre l’accordo oggetto del contendere trae origine da forti e prolungate contrattazioni tra agenti e spedizionieri. Spediporto ricorrerà al Tar del Lazio su questa decisione”. La presidente Roberta Oliaro ha commentato dicendo che “Riesce difficile immaginare come possa il nostro settore economico, già messo alla prova da anni di dura crisi, pensare di ritrovare stabilità e dialogo costruttivo, soprattutto tra le categorie, se anche il semplice incontrarsi e discutere può diventare il presupposto di denunce e assurde sentenze”.

L'Antitrust punisce gli agenti marittimi genovesi

Oltre 4 milioni di euro di multa nei confronti di 15 agenzie marittime e 2 associazioni di categoria (Assagenti e Spediporto) per un cartello segreto durato oltre 5 anni. È quanto deliberato dall'Antitrust che ha al tempo stesso esentato dalla sanzione la società Maersk Italia, appartenente all'omonimo gruppo danese, che grazie alla sua domanda di clemenza e alla documentazione presentata ha permesso all'Autorità di scoprire il cartello. Ridotta del 50% la sanzione alla società Hapag Lloyd Italy che, seconda in ordine di tempo nel presentare la domanda di clemenza, ha fornito all'Autorità ulteriori documenti utili all'istruttoria. L'Antitrust in una nota ha spiegato che "l'intesa, durata quantomeno dal febbraio 2004 fino a tutto il dicembre 2009, ha riguardato la fissazione dei corrispettivi dei servizi agenziali (predisposizione ed emissione di documenti quali, ad esempio, le polizze di carico per le merci in esportazione e i cosiddetti buoni di consegna per le merci in importazione), i cosiddetti "diritti fissi", in violazione dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea". Le informazioni fornite dalle due società 'pentite' hanno permesso agli uffici dell'Antitrust di effettuare ispezioni 'mirate', grazie alle quali è stata acquisita ulteriore documentazione a prova dell'intesa. "In particolare – secondo l'Antitrust – è stata attuata un'intesa unica e complessa: da un lato, nel corso di una serie di riunioni nell'ambito della Commissione Portuale, le imprese coinvolte si sono coordinate per fissare i corrispettivi per diritti fissi e, dal 2008, il connesso sconto di fidelizzazione da applicare agli spedizionieri (profilo orizzontale dell'intesa); dall'altro, Assagenti e Spediporto si sono fatte carico di trasferire negli accordi del 2004 e del 2007 l'intesa stabilita tra le società, 'raccomandando' con una serie di circolari, il rispetto degli accordi stessi (profilo verticale dell'intesa)". Secondo l'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato il cartello sanzionato ha avuto un impatto di rilievo sul mercato del trasporto marittimo: "Nonostante alle riunioni abbiano partecipato operatori attivi per lo più nel porto di Genova, numerosi documenti acquisiti nel corso dell'istruttoria dimostrano la valenza di valore 'di riferimento' dei prezzi concordati nelle transazioni in altri porti del Mediterraneo, quali Gioia Tauro e La Spezia e in genere nel sistema portuale italiano. Il cartello ha inoltre consentito la definizione di prezzi dei diritti fissi più elevati di quelli che avrebbero potuto scaturire da un contesto realmente competitivo, procurando evidenti vantaggi sia alla categoria degli agenti che a quella degli spedizionieri, che hanno 'incamerato' lo sconto di fidelizzazione senza riversarlo ai clienti finali, ai quali hanno anche 'girato' gli incrementi delle tariffe".

Maasvlakte 2, ora i ricorsi fanno paura

Genova - I finanziatori di Maasvlakte 2 hanno deciso di tirare il freno. Spaventati da un ricorso contro l'assegnazione delle aree presentato lo scorso anno da Ect (gruppo Hutchison Ports), hanno fatto sapere all'Autorità portuale di Rotterdam che è meglio prendere una pausa e valutare meglio la situazione. Secondo il giornale finanziario olandese "Het Financieele Dagblad" (Fd) le banche potrebbero smettere temporaneamente di finanziare il progetto per i problemi sorti per l'assegnazione delle aree. Un portavoce di Rwg, una delle due società che hanno vinto la gara per l'assegnazione di terminal container nelle aree in costruzione, ha confermato a Fd che la propria azienda si sta confrontando con la Port Authority per valutare il possibile impatto del contenzioso sul progetto. Rwg ha fatto sapere all'ente che gestisce il porto, che è stato colpito dal ricorso di Ect, che i propri finanziatori chiedono chiarezza su questo punto prima di anticipare altri soldi. Lo stop da parte delle banche, sia pure temporaneo, è come un bastone fra le ruote di una macchina che procedeva con perfetta regolarità. Proprio nel gennaio di quest'anno l'Authority aveva reso noto che le opere in corso stavano rispettando i tempi previsti. Nel 2011 sono state poste le fondamenta dei nuovi terminal, che nel corso del 2012 dovrebbero affiorare in superficie. Maasvlakte 2 è l'ampliamento del porto di Rotterdam che sorgerà alla foce del fiume Nuova Mosa. Oltre a aggiungere aree e accosti allo scalo, che prima della crisi soffriva di problemi di congestione, i terminal in costruzione garantiranno l'arrivo delle navi di ultima generazione, i giganti da 16.000-18.000 teu che alcune compagnie hanno già messo in cantiere. Quello di Rotterdam, infatti, è un porto fluviale e i limiti di profondità cominciano a farsi sentire. Maasvlakte 2, invece, si sviluppa verso il mare aperto e modifica così la natura stessa dello scalo olandese. Alla fine del 2012 era prevista la consegna dei terminal container ai due concessionari che hanno vinto la gara, ossia Apm Terminals (del gruppo danese Ap Moeller-Maersk) e Rwg (Rotterdam World Gateway, un consorzio guidato da Dp World e di cui fanno parte le compagnie Apl, Mol, Hyundai e Cma-Cgm). Le prime navi avrebbero dovuto arrivare nel 2014, ma adesso il calendario è a rischio. Rwg, tuttavia, non demorde e fa sapere che, anche se potrebbe esserci "qualche ritardo", il terminal sarà portato a termine come previsto e quindi sarà pienamente operativo a metà del 2014. Intanto però a cantare vittoria è Ect. Il terminal è attualmente il principale operatore del porto di Rotterdam nel settore dei container. La costruzione di Maasvlakte 2 mette seriamente a rischio la sua leadership, anche perché Ect non ha ottenuto banchine in quest'area. La controllata di Hutchison, terminalista di Hong Kong numero uno al mondo del settore, si è così rivolta a un giudice accusando l'Authority di averla sfavorita durante gara per l'assegnazione delle concessioni. Per rifarsi del danno ha chiesto un risarcimento di 900 milioni di euro, ma ha anche chiesto di ritardare l'inaugurazione dei nuovi terminal. L'Autorità portuale ha a sua volta denunciato Ect e respinto la richiesta di ritardare i lavori perché "significherebbe la rottura unilaterale dei contratti con i concessionari". In una nota dello scorso gennaio dichiarava anzi che "la Port Authority non è preoccupata per l'esito di questa causa". Prima che la stessa Authority o il giudice potessero intervenire, ci hanno però pensato le banche a fare un passo indietro. Forse ha cominciato a far breccia quanto detto al principio del 2010 dal responsabile del terminal Ect, Jan Westerhoud, che già allora, nel pieno della crisi economica, contestava l'utilità dell'opera: "Ci vorranno cinque o sei anni - aveva affermato Westerhoud, riferendosi al porto di Rotterdam - prima che i terminal esistenti tornino a essere pieni". Nel 2011 il porto di Rotterdam ha movimentato 433 milioni di tonnellate di merce, quasi come nel 2010 (+0,8%). Un po' meglio sono andati i container (+6%), ma lo stesso presidente dell'Authority, Hans Smith, ha detto che di ripresa vera si potrà cominciare a parlare solamente dal 2013.

Alberto Ghiara