

RASSEGNA STAMPA 1° MARZO 2012

Fonte:



Livorno, piano lacrime e sangue per i portuali

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Dobbiamo affrontare un'economia di guerra»: non usa giri di parole Enzo Raugei per spiegare i motivi che hanno portato all'approvazione del piano di risanamento della Compagnia portuale di Livorno (Cpl), di cui è presidente.

L'assemblea dei soci ha votato in grande maggioranza, l'88%, a favore del piano voluto da Alberto Bruschini, il supermanager proveniente dalla finanziaria regionale Fidi Toscana e voluto da Raugei per guidare questa fase di transizione.

L'obiettivo sul breve periodo è di riportare sotto controllo il conto economico, ma in prospettiva il piano dovrà anche garantire la sopravvivenza della cooperativa e delle sue controllate a partire dalla Cilp, la Compagnia impresa lavoratori portuali che partecipa al 50% alla gestione del Terminal Darsena Toscana, il maggiore terminal container dello scalo. Per far quadrare i conti ci si muoverà in due direzioni. La prima è la riduzione delle spese per almeno 4 milioni l'anno, soprattutto quelle per il personale. Una trentina di lavoratori andranno in prepensionamento, mentre gli stipendi di chi resta saranno tagliati di circa il 10-12%. In questo modo si evitano gli esuberanti previsti, che avrebbero dovuto essere un centinaio. La seconda prevede la vendita dei gioielli di famiglia. L'assemblea ha dato mandato al consiglio di amministrazione di alienare tre beni: il primo è il palazzo di via San Giovanni dove ha sede la compagnia, che potrebbe essere venduto per fare cassa e ripreso in affitto. Ma è un'ipotesi debole in un momento di difficoltà del mercato im-

mobiliare; il secondo, la quota nell'autoporto del Faldo; infine, una parte della quota in Terminal Darsena Toscana. Quest'ultimo è il pezzo più pregiato. «La vendita di una quota di Tdt - afferma Raugei - è una prospettiva concreta. E' l'ipotesi fattibile in tempi più brevi». I soci della cordata guidata da Luigi Negri, che già detengono l'altro 50% della concessione del terminal, hanno una prelazione sull'acquisto. Ma Negri nicchia: «Preferiremmo - dice - che la Compagnia risolvesse altrimenti i suoi problemi finanziari e non dovesse vendere. Nel

caso, valuteremo se ci interessa far valere la prelazione, ma dipende dalle condizioni a cui viene venduta».

Il destino di Tdt dipende anche dai lavori di dragaggio, attesi da anni. Senza questi, le grandi navi da 8.000 teu che garantirebbero la crescita dei traffici, non potranno entrare a Livorno. Secondo Luigi Negri non c'è un rischio di tradimento da parte dei grandi clienti: «L'alleanza fra Yang Ming, Cosco, Hanjin e K Line che oggi scala Livorno, non se ne andrà. Il servizio Md1, che da aprile verrà rafforzato con navi da 8.500 teu, andrà via, ma verrà sostituito dall'Md3, con navi da 5.500

teu, che scalerà Napoli e Livorno».

Per la compagnia guidata da Raugei è forse il momento più difficile: «I tempi richiedono efficienza totale e margini di errore vicini allo zero. Ogni scelta dev'essere supportata da un business e i conti devono sempre tornare. Devono essere precisi le responsabilità, i budget e gli obiettivi». Insomma, «la governance dev'essere contraddistinta da managerialità e imprenditorialità». Sono parole queste ultime che fino a pochi anni fa non rientravano nel dizionario dei portuali, che manager e imprenditori li guardavano con diffidenza al tavolo delle trattative. Oggi invece si chiude il cerchio

avviato dalla riforma dei porti del 1994, quella che nel bene e nel male ha privatizzato l'attività delle banchine italiane. Sono stati necessari quasi vent'anni perché le compagnie portuali assorbissero la riforma e mutassero pelle. A Genova, ad esempio, la Compagnia unica ha compiuto il passaggio fondamentale, diventando articolo 17, solamente nel 2010. A Livorno la Clp ha sciolto il nodo da anni, scegliendo di vestire i panni dell'imprenditore, ma la crisi economica sta mandando in serie difficoltà un modello che, sino ad ora, era considerato di successo nel mondo delle banchine.

L'analisi di Royal Caribbean "Per l'Italia ferita più pesante ma le prenotazioni torneranno"

«Come va? È dura, è molto dura». Gianni Rotondo da un anno è al vertice della sede italiana di Royal Caribbean, il colosso americano secondo al mondo soltanto alla Carnival, che quest'anno ha in programma di raddoppiare i suoi accosti a Genova e di continuare a crescere nel Mediterraneo. Contrariamente alle altre compagnie, dopo la tragedia della Concordia e l'incidente della Allegra non ha sospeso la sua campagna pubblicitaria sui media nazionali. «Solo una piccola interruzione, poi abbiamo continuato secondo i piani. E da marzo intensificheremo» spiega.

Il momento che il mondo delle crociere sta vivendo è drammatico. Che segnali ha dal suo osservatorio?

«La tragedia della Costa Concordia è stata un colpo durissimo per le crociere e nelle settimane successive c'è stata una forte flessione».

Flessione a livello internazionale?

«Chi aveva già prenotato è partito, non ci sono state disdette. Sulle prenotazioni, invece, la flessione c'è stata e tutto il mondo ne ha risentito, a cominciare ovviamente dal mercato italiano. Per noi la ferità è più pesante anche per un altro elemento».

Quale?

«Storicamente l'Italia dal punto di vista emotivo supera più lentamente le grandi tragedie e quindi riparte dopo gli altri. E' stato così per le due guerre del Golfo, per l'attentato alle Torri Gemelle dell'11 settembre e per quello di Sharm El Sheik. Inoltre non possiamo dimenticare che siamo di fronte a una crisi macroeconomica che ha davvero pochi precedenti. Non a caso, i dati in nostro possesso sul mercato delle vacanze non indicano una flessione delle crociere e una crescita, ad esempio, sui villaggi turistici. Tutti sono in calo».

Fino a quando continuerà?

«Quattro settimane dopo la tragedia della Concordia, almeno per quanto ci riguarda, eravamo tornati sui livelli dell'anno precedente in cui avevamo già registrato una buona performance».

Ma è vero che il primo trimestre dell'anno è quello decisivo per capire l'andamento di tutto l'anno?

«Di solito i mesi iniziali dell'anno sono quelli migliori, lì si può già consolidare il primo gradino di crescita. Ma non è detto che la flessione delle prenotazioni significhi automaticamente perdita di passeggeri. Si andranno a intensificare le prenotazioni last minute, ma a mio avviso il mercato non volterà le spalle alle crociere. Nessuno ha ancora un rapporto qualità prezzo competitivo come quello della nave».

Una speranza o una certezza?

«Certezze non è possibile averne, soprattutto adesso, ma dalle ricerche di mercato in nostro possesso, ciò che oggi frena il settore è l'aspetto emotivo. La sfida si giocherà quindi molto in chiave psicologica. Non è in discussione la sicurezza delle navi, che sono da questo punto di vista, ridondanti. Io credo che ci sarà un ritardo nelle prenotazioni, rispetto al passato, ma alla fine le crociere ripartiranno».

Dal Seatrade di Miami avremo segnali inequivocabili?

«Il Seatrade da sempre è la vetrina mondiale del settore delle crociere. Probabilmente ci diranno che il recupero del Sud Europa è più lento».

E Piccapietra scommette su Neoromantica "tutto esaurito" per la prima crociera.

I PIANI di crescita di Costa non si fermano. Una nave della compagnia genovese è pronta a riprendere il largo dal porto di Savona. Costa NeoRomantica, da ottobre sottoposta a Genova a un intervento di restyling, viene consegnata oggi all'armatore (ovviamente senza alcuna cerimonia) e domani sarà a Savona per ripartire per la sua prima crociera dopo il rifacimento presso i Cantieri S. Giorgio del Gruppo Genova Industrie Navali. Novanta milioni è il valore dell'investimento, che consentirà alla nave di raggiungere gli standard qualitativi delle altre unità della flotta genovese. E' la prima nave Costa a partire in crociera nel Mediterraneo dopo l'incidente su Costa Allegra alle Seychelles e lascerà lo scalo al completo, con oltre milletrecento passeggeri.

L'ex Romantica, ribattezzata neoRomantica, ripartirà con due nuovi semiponti (ne ha 11) e 111 nuove cabine. La crociera nel Mediterraneo porterà i passeggeri a Marsiglia, Barcellona, Palma di Majorca, Catania e Napoli, prima di rientrare a Savona. La nave, da 53mila tonnellate di stazza lorda per 220 metri di lunghezza, può ospitare fino ad un massimo di 1.356 passeggeri.

Complessivamente gli scali di navi Costa previsti a Savona nel 2012, aggiornati allo scorso 16 febbraio, sono 215. Faranno scalo al Palacrociera le navi Fortuna, Serena, Mediterranea, Victoria, Deliziosa, Classica, Pacifica, Atlantica, Luminosa e l'ultima nata, Favolosa, il cui battesimo è previsto per il 6 maggio. Avrebbe dovuto essere in grande stile, con la partecipazione anche delle Frecce Tricolori. Ma ora non si hanno più conferme al riguardo. Costa Allegra, invece, era prevista in porto a Savona il 17 marzo. Per ora il suo arrivo è stato - ovviamente - annullato.

Anche Savona attende questo momento, che viene a cadere in un contesto molto particolare.

«Speriamo che il brutto periodo di Costa Crociere passi in fretta. Per Savona e il porto la compagnia Costa è una presenza importante che dà lavoro a molta gente» spiega il presidente dell'Autorità Portuale di Savona, Rino Canavese, dopo l'incidente occorso alla Costa Allegra.

Quanto al battesimo della NeoRomantica, il presidente dell'Authority è laconico: «La nave venerdì (domani per chi legge n. d. r.) sarà a Savona come previsto. Quindi decideremo che cosa fare con i vertici della Costa». Per Carlo Ruggeri, presidente del Consorzio Crociere di Savona, non ci sono dubbi: «Le crociere rappresentano una risorsa importante per Savona e non solo per il porto.

L'arrivo di questi giganti del mare sono un'opportunità per il terziario e il commercio. Il nostro augurio è quello che Costa possa reagire al più presto». Poco importa che questa volta non ci siano cerimonie particolari, come in tutte le precedenti occasioni. La consegna di una nave, infatti, ha sempre coinciso con appuntamenti di festa, legati all'avvio commerciale della nuova unità. Ma la tragedia della Concordia e l'incidente dell'Allegra hanno consigliato di soprassedere su questo tipo di manifestazioni. Si comincerà subito a lavorare, quindi, imbarcando i croceristi in partenza dallo scalo della Torretta.

Nessuna flessione per Stazioni Marittime Monzani: «Navi piene»

MONICA ZUNINO

«**P**er ora le navi della Msc sono piene e non si sono registrate flessioni nelle prenotazioni. Piuttosto il problema che potrebbe porsi all'orizzonte è che gli italiani hanno meno soldi per le vacanze». L'amministratore delegato di Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti di Genova, Edoardo Monzani, spiega che quest'anno il numero dei passeggeri del terminal crociere sarà in linea con lo scorso anno. Nessuna crescita, ma neppure un calo. «L'incidente di Costa Concordia non ha inciso sul sistema crociere come modello di vacanza» commenta Monzani.

Non sembra avere scoraggiato i crocieristi delle altre compagnie. E Genova, che dalle navi Costa aveva sancito il divorzio ormai parecchi anni fa (solo dalle navi, che partono dal terminal di Savona, mentre la sede è rimasta nel capoluogo), non ha registrato, almeno per ora, scosse.

Per il 2012 sono previsti 205 scali di cui 170 di navi Msc crociere, 21 di Royal Carib-

«Il modello
non è
in crisi»

Previsti
800mila
passeggeri

bean cruises e gli altri di diverse compagnie. In tutto più di ottocentomila passeggeri, lo stesso totale dell'anno scorso, perché il raddoppio di Royal Caribbean, che arriva a 80 mila passeggeri, compensa la perdita di Louis cruises.

Msc crociere si conferma quindi di gran lunga il primo operatore a Genova e il 6 dicembre arriverà per la prima volta la nuova ammiraglia, oggi ancora in costruzione, la "Divina".

Ormai le crociere coprono tutto l'anno,

anche se la concentrazione più elevata nel Mediterraneo di registra in estate. «La stagionalità non c'è più, le navi partono da Genova anche d'inverno. La "Divina", ad esempio si fermerà, con la "Splendida", anche a gennaio» completa Monzani. Ci sono maggiori incertezze sul settore traghetti, che potrebbe registrare un calo dei passeggeri, ma le prospettive a più lungo termine

sono di una crescita ulteriore, grazie ai traffici con l'Africa. E Monzani lancia un appello per razionalizzare gli spazi, costruendo il porto d'Africa a Voltri: «Abbiamo un problema sul numero degli accosti e dei piazzali. Se avessimo una maggiore disponibilità potremmo incrementare le crociere che sono un business che andrà avanti. Se la città vuole sviluppare questi settori, che portano ric-

chezza, acceleri la scelta di costruire il terminal di Voltri per trasferire i collegamenti con il Nord Africa e aprire nuove possibilità per le crociere nel bacino di Sampierdarena» completa.

«Serve
il porto
d'Africa»

«Più spazio
alle
crociere»

400 milioni di euro per i tir nel 2012

Roma - I ministri dei Trasporti e dell'Economia hanno firmato il decreto per la suddivisione delle risorse stanziato all'autotrasporto per il 2012, per un importo complessivo di 400 milioni di euro. In particolare, sono stati assegnati 26,4 milioni di euro per la compensazione degli oneri finanziari necessari ad attuare dal 2012, il rimborso trimestrale, anziché annuale, delle accise sul gasolio; 91 milioni di euro per la riduzione dei tassi di premio INAIL (82 per i dipendenti delle imprese e 9 per gli artigiani); 102,6 milioni di euro per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali; 113 milioni complessivi per la deduzione forfettaria delle spese di trasferta delle imprese minori; 22 milioni per il rimborso del contributo al servizio sanitario nazionale, sui premi RC Auto pagati dalle imprese nel 2011; 30 milioni di euro per l'eco-bonus sui viaggi intermodali strada mare effettuati nel 2011; 15 milioni di euro per le iniziative per la formazione professionale.

La nave giunta questa mattina a Mahè

Mahè - La Costa Allegra con oltre mille persone a bordo, in avaria dopo un incendio nella sala macchine, è arrivata stamani nella capitale delle Seychelles dopo tre giorni in mare senza elettricità.

Il peschereccio d'altura francese Trevignon ha rimorchiato l'unità della Costa Crociere nel porto di Victoria, dove ad attendere c'erano ambulanze, una squadra della Croce Rossa e una serie di bus.

Una squadra di Costa Crociere, controllata dalla statunitense Carnival, era salita a bordo ieri per prendere accordi per la sistemazione negli alberghi e per le prenotazioni dei voli per i 636 passeggeri e i 413 membri dell'equipaggio. I passeggeri, tra cui quattro bambini, sono di 25 nazionalità diverse. Tra loro 126 sono italiani.

Royal caribbean ordina una nuova nave

Il gruppo Royal Caribbean ha esercitato l'opzione per la costruzione di una seconda nave da crociera della classe Sunshine presso i cantieri tedeschi Meyer Werft. Il valore dell'ordine è di circa 700 milioni di euro. La consegna della prima nave è prevista fine 2014, mentre la seconda sarà pronta per la primavera del 2015. Entrambe le navi da 158.000 tonnellate saranno dotate di 4.100 letti bassi.

Faro dell'antitrust su saremar

Cagliari - A seguito dell'esposto presentato da Grandi Navi Veloci (Gnv) e dalla Moby Lines, l'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un procedimento contro la Regione Sardegna per la violazione della normativa sulla concorrenza.

Secondo i ricorrenti, le imprese che svolgono servizi di interesse generale hanno l'obbligo di operare mediante società separate «qualora intendano svolgere attività in mercati diversi da quelli in cui agiscono» e di comunicare preventivamente all'Autorità la costituzione o l'acquisizione del controllo di tali società.

Cosa che la Saremar non avrebbe fatto, aggiungendo alle linee regionali con La Maddalena, Bonifacio e Carloforte nuovi collegamenti da Porto Torres a Vado Ligure e da Golfo Aranci a Civitavecchia con due traghetti presi a noleggio.

Per la prossima stagione la Regione Sardegna ha preannunciato l'intenzione di rafforzare la sua flotta, con cinque traghetti e tre collegamenti con il Continente.

Lo scorso 8 febbraio Grandi Navi Veloci si era rivolta anche al Tribunale civile di Genova, citando Saremar per "concorrenza sleale".

Moby e Gnv - concorrenti sulle stesse rotte - vogliono vedere i bilanci completi della compagnia sarda, per sapere se la Saremar può stare in piedi unicamente con gli incassi derivati dalla propria attività.

Quello che sospettano i vertici delle due compagnie, è che la risposta sia "no". Di conseguenza Moby e Gnv vorrebbero capire se la Regione guidata da Ugo Capellacci (foto), per continuare a garantire l'operatività della Saremar, abbia dovuto mettere mano alla propria cassa, impiegando soldi pubblici per ripianare le perdite della compagnia. Insomma, l'obiettivo è dimostrare che la Saremar abbia ricevuto indebitamente soldi pubblici.

La Saremar attualmente opera un collegamento tra Olbia e Civitavecchia con due navi, "Dimonios" e "Scintu", noleggiate per 15 mila euro al giorno ciascuna, esclusi i costi del carburante. Secondo fonti di settore, in questo periodo la compagnia imbarca 20/25 persone a viaggio: quest'estate, quando operava anche il collegamento tra Savona e Porto Torres, Saremar per ogni viaggio incassava 41.800 euro, con navi a pieno carico, cioè con 836 passeggeri a bordo, dato della stessa Regione. Difficile quindi che i passeggeri invernali della Civitavecchia-Olbia possano da soli garantire il break-even della compagnia sarda. Inoltre, una delle due unità è rimasta ferma dal 31 ottobre al 31 dicembre, di fatto senza produrre entrate, ma solo spese.

La crisi di Costa allarma l'economia della Liguria

Raoul de Forcade
GENOVA

📉 Crollano le prenotazioni di crociere, dopo il naufragio di Concordia e l'avaria ai motori di Allegra, entrambe navi di Costa Crociere. La stima del presidente di Astoi, Roberto Corbella è di una flessione compresa in un range tra -15% e -22%. Superiore, dunque, fino a più del doppio, rispetto a quanto Astoi stimava (si veda Il Sole 24 Ore del 14 febbraio) dopo il naufragio di Concordia, cioè -10% delle prenotazioni rispetto al 2011.

Nonostante questa situazione, ieri Pier Luigi Foschi, ad di Costa, ha ribadito quanto affermato dopo il naufragio del Giglio. E cioè che la compagnia «è molto solida dal punto di vista finanziario, e non c'è alcun rischio» di fallire. Foschi, poi, non esclude un fallimento del marchio, anche se, dice, «si tratta di una possibilità remota», sottolineando che è intenzione del gruppo italiano (controllato dalla statunitense Carnival) «lavorare sodo e fare tutto quanto in nostro potere per salvare il brand». Insomma, quanto affermato per Concordia è ancora valido, a dispetto dei rumors in merito al fatto che Carnival stia valutando con attenzione la possibilità di mettere da parte il marchio.

Occorre, d'altro canto, avere chiaro che l'eventuale decisione di eliminare un brand come quello di Costa, se comportasse anche uno spostamento della sede da Genova all'estero (ipotesi che al momento sembra lontana) porterebbe un colpo non da poco all'economia italiana e a quella ligure. Il gruppo Costa, che comprende anche i marchi Aida (tedesco) e Iberocruceros

(spagnolo) ha fatturato nel 2010 2,9 miliardi, con una flotta complessiva di 25 navi (14 delle quali di Costa, che ne ha due in arrivo, nel 2012 e nel 2014). Secondo un recente studio del Mip-Politecnico di Milano, la società, che è il più grande gruppo turistico italiano e la compagnia di crociere numero uno in Europa (con 3.600 unità di lavoro a tempo pieno, tra personale di terra e di bordo, e un piano di investimenti 2000-2016 sulla flotta di 11 miliardi) ha generato un impatto economico di oltre 2,2 miliardi sull'economia italiana. In Liguria, in particolare, Costa ha creato una spesa diretta pari a 228 milioni, confermando la regione come la più valorizzata dalla compagnia. Senza contare che, nel porto di Savona, il gruppo ha cofinanziato la realizzazione del Palacrociere con un investimento di 3,6 milioni e ha poi investito nel suo raddoppio 9 milioni. Sotto il profilo cantieristico, tra il 2003 e il 2009 Costa ha fatto costruire, presso Fincantieri di Genova, 5 navi per un investimento complessivo di 2,3 miliardi. A cui si aggiungono le risorse (oltre 230 milioni tra il 2008 e il 2011) utilizzate per la manutenzione della flotta presso cantieri liguri. Costa, infine, in Liguria conta 750 dipendenti.

Di fronte a questi numeri, che rischiano di sfumare, è logico che il sindaco di Genova, Marta Vincenzi, affermi: «Siamo vicini alla società. Costa è parte stessa della storia di questa città». E che Rino Canavese, presidente del porto di Savona, dai cui moli domani salperà per il viaggio inaugurale Costa Neoromantica, appena uscita dai cantieri San Giorgio di Genova, dopo un restyling, aggiunga: «Speriamo

che il brutto periodo di Costa passi in fretta. Per Savona e il porto la compagnia è una presenza importante che dà lavoro a molta gente». Secondo David Thorne, ambasciatore Usa in Italia, ieri a Genova, Costa, che «è una grande azienda italiana, genovese», troverà il modo «di superare anche questa sfida. Certo c'è molto lavoro da fare, ora bisogna ritrovare la fiducia della gente. Ma ce la farà».

Tra i dipendenti genovesi della compagnia, tutti restii a parlare della situazione interna, se non manifestando generica fiducia nel futuro dell'azienda, serpeggia, comunque, una certa in-

L'IMPATTO

Dal 2003 al 2009 il gruppo ha fatto costruire presso Fincantieri di Genova cinque navi per un investimento di 2,3 miliardi

quietudine. A farlo capire è anche Mario Martini, memoria storica della società con 40 di management nel gruppo: «C'è voglia di reagire tra i dipendenti; che sono più spaventati da quello che sentono al di fuori dell'azienda, dai media, che non da quello che sentono all'interno». Intanto, è previsto per oggi alle 9 (ora locale, le 6 in Italia) l'arrivo di Allegra, al traino, a Mahè (Seychelles). Dei 627 passeggeri a bordo, fa sapere la compagnia, 376 ospiti hanno accettato l'offerta di Costa di continuare, a spese della società, la propria vacanza alle Seychelles. I restanti 251 ospiti hanno deciso di rientrare a casa con i voli organizzati da Costa.

Lettera di Federici: caro Mino ti scrivo...

MILANO - Si è svolto a Milano un convegno sul Piano della Logistica specificatamente indirizzato ad esaminare problematiche ed opportunità che riguardano la macro area del Nord Ovest italiano.

Mi ha fatto un certo effetto sentire l'onorevole Giachino, ex sottosegretario ai Trasporti nel Governo precedente ed attuale presidente della Consulta Generale (per l'autotrasporto e la logistica) aprire i lavori dicendo: «oggi sono qui per dare una risposta a Paolo Federici». Ha poi continuato: «è un po' troppo critico e caustico in certi suoi giudizi, ma ho letto il suo ultimo articolo dove chiede fatti e non parole e allora oggi siamo qui per portare i fatti».

Le premesse, mi sembravano ottime. Sarà anche vero che i miei interventi siano caustici e critici, ma credo sia noto che le mie critiche sono supportate da proposte sul come superare proprio la criticità esistente. Devo comunque dare atto all'on. Giachino di essere sempre stato un esponente attento alle problematiche del settore trasporti e logistica, ed il fatto che "legga" anche le mie critiche è certamente un fatto positivo.

Giachino si è messo a parlare dell'importanza della concorrenza costruttiva, anche se aveva come vicino di "banco" proprio quel Paolo Uggè accanito sostenitore della necessità di fissare - per legge - le tariffe dell'autotrasporto!. Se le tariffe camionistiche sono "decise" per decreto legge, mi dite voi come si fa a parlare di libera concorrenza? e sulla necessità di attirare merce sui nostri porti (sulla quale ovviamente siamo assolutamente d'accordo). Ma la domanda è: sì, ma come?

«Oggi - ci ha spiegato, Giachino - la Germania è la piattaforma logistica dell'Europa. Noi dobbiamo non solo recuperare le merci destinate in Italia che entrano dai porti del Nord, ma proporci come piattaforma logistica alternativa». Anche qui, siamo assolutamente d'accordo, ma queste sono solo parole. E sulle parole (così come sulle promesse) siamo assolutamente d'accordo. Però, se non sbaglio, avevo chiesto "fatti".

Ed i fatti sono che, soprattutto a causa della troppa burocrazia e delle complicanze doganali, noi non riusciamo né ad essere competitivi né ad attrarre merci sui nostri porti. Quello che è anche il mio pensiero lo ha espresso chiaramente l'assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo, intervenuto in chiusura del convegno. Ha detto che:

- le lobby dell'autotrasporto hanno troppo potere (Uggè era momentaneamente uscito dalla sala e così questo passaggio se lo è perso!);
- bisogna potenziare le infrastrutture (e ci ha snocciolato tutta una serie di numeri e di dati su cose "fatte" che lasciano ben sperare anche per il "da farsi");
- vanno semplificate le procedure doganali (quindi meno burocrazia ed immediata attivazione dello sportello unico: almeno su Malpensa la sperimentazione è già partita).

Alla fine, Giachino ha chiuso dicendo: «spero che Paolo Federici abbia avuto le risposte che aspettava». Che dire? Forse, in parte, (leggi l'assessore Cattaneo) una qualche risposta me l'ha data. Certo che sentire Paolo Uggè affermare solennemente che il Piano Nazionale della Logistica non è ancora stato né approvato (dal Parlamento) né finanziato, mi ha fatto saltare sulla sedia e chiedermi: «ma allora, oggi, di cosa stiamo parlando? La solita aria fritta? ». Insomma, mentre il mondo corre a velocità incredibile ed i traffici si spostano nel breve volgere di un mese con l'altro, va dato atto a Giachino di essere sempre stato un interlocutore con cui confrontarsi: ma se ora il Governo ha "cancellato" il suo ruolo (almeno quello di sottosegretario ai Trasporti) diventa ancora più difficile impostare un dialogo ed un confronto costruttivo!

Italia collocata all'81° posto per le infrastrutture portuali!

MILANO - (di Paola Villani) Il presidente della Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica, Bartolomeo Giachino, nel corso del convegno dal titolo "Le grandi infrastrutture del Nord Ovest e il nuovo Piano nazionale della logistica 2011 - 2020" ha parlato dell'importanza della comunicazione e di quanto il lavoro della Consulta possa essere fondamentale sui tavoli decisionali. Il sistema dei porti, integra professionalità qualificate e risorse imprenditoriali diverse e altamente specializzate e costituisce un patrimonio di know-how consolidato. Ed anche se sovente i porti vengono considerati come semplici segmenti in una visione intermodale, non si deve dimenticare che le attività che qui si concentrano sono composte da numerosi operatori logistici e da essi soli dipende la capacità di offerta di servizi di un porto. Attività logistiche dalle quali, ora forse assai più che nel passato, dipenderanno scelte importanti e strategiche.

Pare però che ultimamente gli operatori del settore trasporti siano poco ascoltati e le scelte, tutte le scelte, siano in mano ad altri, che faranno a gara per stilare classifiche improbabili nella matematica certezza che "strategie vendute come ottime" si sposino presto con i desiderata dei settori della finanza già colpevoli di molti e noti tracolli che hanno interessato mezzo mondo. Questa che potremmo definire come una sorta di silente alleanza, impegna da un lato brillanti economisti nel cercare metodi per aumentare a dismisura i profitti e porta gli stessi a dimenticarsi dei rischi. Molte scelte non paiono essere concordate con gli addetti al settore ma sono costantemente concertate su ben altri tavoli e questo determina che la comunicazione sia costantemente falsata.

Accade spesso nel settore trasporti: gli Usa tendono a porre i loro aeroporti ai primi posti al mondo per passeggeri movimentati mentre sappiamo che tra i passeggeri conteggiati la lata somma anche gli "spostamenti delle truppe" mentre non calcola i passeggeri trasbordati, penalizzando così - almeno a livello di comunicazione - gli hub europei. Come se a Ciampino sommassimo spostamenti militari e flussi turistici! Sono piccole cose ma indicano una tendenza. Tendenza all'esagerazione, senza voler parlare di palese mistificazione, oppure, cosa forse ancora più triste, banale incompetenza degli estensori. Comunque quando la finanza si interessa troppo di temi che non le sono propri, le ricadute sono macroscopiche e vanno a discapito della sicurezza, degli investimenti, delle scelte strategiche.

Nel recente rapporto presentato al World Economic Forum è stato stilato un indice relativo alla "Qualità delle infrastrutture portuali": chiunque in Italia avrebbe considerato fattori come dimensione delle infrastrutture, indicatori di accessibilità, teu movimentati/anno, traffico totale/anno, ecc. mentre non si può sapere quali siano gli indici considerati dagli estensori di quella che - purtroppo - risulta essere una delle classifiche più lette al mondo: gli autori hanno infatti dichiarato di aver fatto ricorso ad una "Executive Opinion Survey" ovvero hanno intervistato alcune persone in ogni singolo Stato e sulla base delle risposte fornite hanno stilato le classifiche. Le domande alle quali si poteva rispondere con un giudizio da 1 (pessimo) a 7 (ottimo) non vengono riportate, sappiamo soltanto che sono state 66 quelle complessivamente utilizzate per avere il quadro di tutti gli indicatori, dall'economia alla politica, dalle malattie sino alla criminalità. Paradossale quindi che, sulla base di una o al massimo due domande sui trasporti marittimi, sia stata compilata una classifica sulla dotazione infrastrutturale di un Paese. Classifica che interessa oltre a quello portuale anche i settori stradale, ferroviario ed aeroportuale. Ed un altro fatto denota ampi margini di discrezionalità: in Italia sono state fatte soltanto 92 interviste, 90 in

Senegal, 95 alle Mauritius. Come se gli estensori non avessero alcuna idea del campione statistico necessario per procedere alla stesura di Rapporti di questo tipo.

Ciò che più preme sottolineare è l'esigenza di avere indici credibili che possano essere ben spesi sui tavoli internazionali. Il ruolo dell'Italia nel settore portuale è sempre stato di primario livello e non si può tollerare quanto è stato riportato nel recente rapporto presentato al World Economic Forum (si veda pag. 415 "Qualità delle infrastrutture portuali" scaricabile da http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf): il nostro Paese è stato collocato in 81esima posizione in relazione al parametro "Qualità delle infrastrutture portuali", classifica mondiale stilata valutando 142 Paesi nel mondo, rapporto elaborato da esperti di alta finanza e validato da docenti della Columbia University di New York che però nulla sanno evidentemente di portualità ed infrastrutture connesse. Non stupisce tanto infatti il collocamento italiano in 81esima posizione quanto vedere i noti porti della Svizzera e del Lussemburgo in 14esima.

L'Arch. Paola Villani è docente DIAR al Politecnico di Milano

Delegazione coreana in visita alla Spezia

LA SPEZIA - Una delegazione del Governo coreano si è recata in visita all'Autorità portuale della Spezia, nell'ambito di un accordo di cooperazione bilaterale sull'e-Government tra Italia e Repubblica di Corea.

Parte dell'accordo bilaterale è dedicato specificamente allo sviluppo dei servizi e-maritime per il settore marittimo portuale. La realizzazione di progetti e studi cofinanziati e la partecipazione a gruppi di lavoro tecnici europei, lo scambio di esperienze e di buone pratiche per rafforzare le strategie di innovazione dell'Unione europea, è il fine dell'accordo.

Secondo la rilevazione sullo stato dell'e-Government condotta periodicamente dall'Onu, la Repubblica di Corea risulta essere il Paese che ha realizzato la migliore pubblica amministrazione digitale, raggiungendo notevoli successi in ambito economico ed industriale. Un processo innovativo molto interessante che ha sollecitato l'attenzione anche degli Stati europei e che si è concretizzata con l'accordo quadro firmato il 10 Maggio 2010 a Bruxelles tra Unione europea e Repubblica di Corea ed in quello con il nostro Paese firmato dai rispettivi Ministri il 28 Settembre 2011.

La visita nel nostro Paese è stata organizzata dal Ministero italiano della Pubblica amministrazione attraverso il Dipartimento per la digitalizzazione della Pubblica amministrazione e l'innovazione (Ddi), da DigitPa e dall'Agenzia per la diffusione delle tecnologie per l'innovazione per l'Italia.

«L'obiettivo dell'incontro è quello di dare vita ad un proficuo scambio di esperienze, metterle a confronto in modo da raggiungere rapidamente i più elevati livelli di informatizzazione, come quelli già realizzati in Corea. L'Authority della Spezia sta sviluppando una piattaforma tecnologica fortemente innovativa in collaborazione con l'intera comunità portuale. Abbiamo avanzato la proposta di dare vita con la Corea ad un vero e proprio corridoio logistico innovativo per lo scambio delle merci tra il porto della Spezia e il porto di Busan tra i quali esistono già traffici commerciali operati dalla compagnia Hanjin. Un corridoio che vedrà nella semplificazione amministrativa e nell'informatizzazione e velocizzazione delle procedure, soprattutto doganali, lo strumento indispensabile per operare al meglio, sempre con l'obiettivo, attraverso risparmio di tempi e costi, di sviluppare la nostra competitività. Assieme possiamo sperimentare su questo corridoio la messa in pratica dei rispettivi sistemi. Siamo contenti che la delegazione abbia scelto di visitare i due porti più importanti del nostro Paese, inseriti nella rete europea Core Ports-TenT, La Spezia e Genova», ha detto il presidente dell'Autorità portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri.

Si è parlato anche del progetto "Miele" (Mediterranean Interoperability E-services for Logistics and Environment sustainability), cui l'Autorità portuale, partecipa come stakeholder. Si tratta di un progetto coordinato dal Rina per conto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e si pone anch'esso l'obiettivo di realizzare nuove tecnologie per migliorare i differenti servizi.

I maggiori interessati ai progetti di innovazione tecnologica sono terminalisti, agenti e spedizionieri marittimi, Capitaneria di porto, Commissariato Ps Porto, Guardia di Finanza, Ufficio delle Dogane, Vigili del Fuoco, Sanità Marittima, Veterinario di Porto – Pif, Fitopatologico, presenti con i propri rappresentanti, all'incontro con i coreani.

Oltre al presidente Forcieri, hanno partecipato all'incontro anche mr. Shin, Yeoncheol (Mltm); miss Kerri Ahn (Klnet - società specializzata in servizi lct); miss Younsue Lee

(Mltm); mrs. Kim, Kyounghwa (Mltm); mr. Kim, Sooyeob (Kmi - Korean Maritime Institute), Mario Dogliani (Rina) coordinatore per l'Italia del progetto "Miele".

Domani a Roma si terrà l'evento conclusivo del ciclo di visite compiute in Italia dalla delegazione coreana.

Ferrovie dello Stato investirà per migliorare i collegamenti ferroviari del porto di Trieste

Incontro tra i rappresentanti delle istituzioni locali e l'amministratore delegato Moretti

Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane investirà per migliorare i collegamenti ferroviari del porto di Trieste. Lo ha reso noto oggi l'assessore alle Infrastrutture e alla mobilità della Regione Friuli Venezia Giulia, Riccardo Riccardi, a conclusione di un incontro a Trieste con l'amministratore delegato del gruppo ferroviario, Mauro Moretti, nel corso del quale - ha precisato l'assessore - sono state affrontate le principali questioni aperte sul trasporto ferroviario nella regione: i collegamenti del porto di Trieste, il traffico passeggeri e in particolare il trasporto pubblico locale, gli investimenti sulla rete, le interconnessioni con le zone industriali.

«Di fronte ai troppi problemi che si stanno verificando con i servizi passeggeri e merci - ha detto Riccardi - ho posto a Moretti una questione di fondo: se Ferrovie dello Stato, che è un'azienda che sta sul mercato, ma che è di proprietà statale, abbia o meno interesse a continuare ad essere presente in Friuli Venezia Giulia». «E alcune risposte - ha aggiunto - oggi sono arrivate».

Alla riunione hanno partecipato anche gli altri rappresentanti delle istituzioni locali di Trieste: il sindaco Roberto Cosolini, la presidente della Provincia, Maria Teresa Bassa Poropat, e anche la presidente dell'Autorità Portuale, Marina Monassi. Al centro dei colloqui c'è stata infatti la questione dei collegamenti ferroviari di accesso allo scalo marittimo di Trieste, in particolare il "nodo" di Campo Marzio, per migliorare la possibilità di formazione dei treni "Rola" che permettono di trasportare gli autocarri su treno e trasferire quindi quote significative di traffico dalla strada alla rotaia. Su questo aspetto - ha confermato Riccardi - sono state individuate le possibili soluzioni, attraverso il completamento di alcuni segmenti della rete di binari e l'impegno a investire da parte delle Ferrovie dello Stato.

Riccardi ha anche affrontato il problema dei servizi per i pendolari: «non possiamo tollerare oltre - ha sottolineato l'assessore all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato - i continui ritardi e le continue soppressioni di treni. Per migliorare la qualità del servizio è fondamentale investire nel rinnovo del parco rotabile: la Regione sta facendo la sua parte, altrettanto deve fare Trenitalia».

Riccardi ha spiegato che la presenza di Moretti a Trieste ha permesso anche di esaminare la questione dei collegamenti tra i binari al servizio delle zone industriali, realizzati con investimenti regionali, e la rete principale di RFI (Rete Ferroviaria Italiana): su questo - ha concluso l'assessore - è stato concordato di procedere ad una razionalizzazione complessiva della materia, in accordo con la Regione.