

RASSEGNA STAMPA 20 MARZO 2012

Fonte:



Fincantieri, maxi commessa negli Usa

Genova - La Marina militare degli Stati Uniti, come anticipato dal **Secolo XIX** domenica scorsa, ha ufficializzato lo stanziamento di 715 milioni di dollari per la costruzione di ulteriori due unità delle 10 pianificate alla fine del 2010 nell'ambito del programma Lcs - Littoral Combat Ships. Fincantieri riveste un ruolo molto importante nel programma, perché partecipa al consorzio capitanato dal colosso della difesa Lockheed Martin con il proprio cantiere di Marinette, nel Wisconsin.

Marinette realizzerà anche le due navi appena contrattualizzate, la "USS Little Rock" e la "USS Sioux City" che seguiranno le unità gemelle "Milwaukee" e "Detroit, sempre in costruzione nello stesso cantiere, dove nel 2008 è stata consegnata la "Freedom", nave prototipo del programma LCS, e da dove in settembre prenderà il mare la seconda unità. Il programma ha beneficiato dell'esperienza maturata con la "Freedom", facendo tesoro delle richieste del cliente, della razionalizzazione del processo produttivo, degli investimenti già attuati e di quelli pianificati per efficientare e velocizzare la produzione, come il raddoppio delle aree coperte attraverso la realizzazione di nuove officine.

L'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono ha così commentato la nuova assegnazione: «Consideriamo molto importante l'acquisizione di questo contratto, che segue il recente ordine del valore di 90 milioni di dollari da parte della US Coast Guard, non solo perché entrambi assicurano continuità e valore alle nostre attività americane e lavoro alle aziende italiane del gruppo che operano nel campo dei sistemi e componenti navali, ma perché sono di auspicio per la ripresa del mercato anche nel settore civile».

Le altre navi commissionate al team di Lockheed Martin e Fincantieri saranno acquistate dalla US Navy attraverso l'esercizio di successive opzioni. Il programma LCS, cui partecipa anche un secondo consorzio guidato da Austal, prevede complessivamente la realizzazione di 55 navi da acquisire entro il 2020, per un valore totale che supera i 20 miliardi di dollari.

Toremar, accordo per nuove assunzioni

Toremar ha firmato con le organizzazioni sindacali un accordo relativo al «nuovo fabbisogno della flotta pari a 206 addetti con contratto a tempo indeterminato» e che comporterà quindi l'assunzione, spiegano i sindacati, di 43 nuovi lavoratori. Lo annuncia la stessa Toremar precisando che «l'accordo è coerente con quanto dichiarato lo scorso anno dall'armatore Vincenzo Onorato ai lavoratori di Toremar, e ribadito lo scorso gennaio, subito dopo il perfezionamento dell'acquisizione della Compagnia da parte di Moby, poichè la nuova dirigenza ha sempre considerato prioritario l'obiettivo di garantire i livelli occupazionali e l'innalzamento della qualità del servizio».

L'intesa raggiunta, si legge in una nota della compagnia armatrice, «pone fine a tutte le pendenze in essere con il personale marittimo, trasformando i loro contratti in assunzioni a tempo indeterminato e, a queste, si aggiungono nuove assunzioni di figure di servizio in linea con la nuova strategia di gestione tesa a innalzare anche la qualità del servizio. «Oggi è un altro giorno importante nel cammino di rilancio della Compagnia Toremar - spiega Achille Onorato, ad di Toremar - Siamo particolarmente felici di aver raggiunto questo accordo che abbiamo sempre considerato prioritario. Questo, insieme ai nuovi standard qualitativi e alla nuova immagine della Compagnia, rappresenta la base per la nuova partenza».

Le nuove assunzioni andranno a copertura degli organici annuali della Toremar e verrà anche definita una lista stagionale per coprire i periodi di maggior fabbisogno. Nell'accordo inoltre le parti hanno convenuto, per la prima volta in Italia, che tutto il personale necessario alla copertura annuale della flotta sarà personale assunto in continuità di rapporto di lavoro (Crl). L'ultimo punto riguarda invece il riconoscimento delle rappresentanze sindacali dei marittimi, che avranno voce anche nelle trattative che riguarderanno l'azienda e non solo nelle eventuali problematiche durante il periodo di servizio a bordo.

Rotterdam, il porto con i robot camalli

Rotterdam - Si narra che l'arrivo dell'informatica in banchina nel porto di Genova sia stato salutato dai lavoratori con un lancio di computer in mare. I nuovi device elettronici apparivano come una minaccia perché sostituivano la figura professionale del tecnico coordinatore, ossia colui che accompagnava l'autista dei mezzi semoventi (forklift) a prendere il container giusto nella fila giusta e evitare che tonnellate di merce destinate ad esempio alla Lombardia finissero su una nave diretta negli Stati Uniti. Oggi la lista cartacea con la posizione dei container è stata sostituita da un monitor montato nella cabina del forklift, su cui il computer della sala di controllo del terminal invia le istruzioni segnalando la posizione dei pezzi da spostare. Gli apparecchi elettronici gettati in mare sono stati sostituiti, ma l'aneddoto testimonia di una persistente diffidenza verso le nuove tecnologie nel mondo del lavoro.

Intanto la telematica portuale continua a svilupparsi e c'è da chiedersi che cosa succederebbe in un mondo parallelo in cui un porto italiano raggiungesse i livelli di automazione previsti per il terminal di Apmt (gruppo Ap Moeller Maersk), in costruzione nell'area Maasvlakte 2 del porto di Rotterdam. Il terminal olandese sarà uno dei più avanzati al mondo e avrà una capacità iniziale di 2,7 milioni di teu. Quando aprirà i battenti, nel novembre del 2014, i suoi piazzali saranno percorsi da mezzi completamente automatizzati, guidati da un software e controllati a distanza. L'automazione sarà ancora più spinta rispetto a altri terminal europei di questo tipo già esistenti sia nello stesso porto di Rotterdam sia ad Amburgo. Apmt, che parla dell'apertura di una "nuova era dell'automazione", ha acquisito 36 veicoli telecomandati (Agv, automated guided vehicles) che possono trasportare due container alla volta a 22 chilometri all'ora, ricevendoli da una gru di banchina, quelle che scaricano le navi, e posizionandolo sul piazzale. Per la prima volta nel mondo, questi veicoli saranno capaci di impilare i container nell'ordine voluto, sostituendo così non solamente il tecnico coordinatore, ma anche il semoventista. Presto arriveranno anche gru da banchina che consentiranno di automatizzare il trasferimento dei container fra nave e terra. A quel punto la metamorfosi portuale portata dall'introduzione del container e del computer sarà completa. In meno di mezzo secolo, il brulicare di attività sulle banchine, con camalli carichi di sacchi dai pesi impossibili, i carretti trainati ancora da cavalli, l'angiporto con il suo contorno di più o meno piccola malavita, sarà definitivamente sostituito, almeno in alcuni porti, da enormi piazzali di cemento coperti di cassoni metallici tutti uguali, dove carrelli telecomandati percorrono chilometri di viali deserti, all'ombra di navi sempre più simili a grattacieli e anch'esse con equipaggi sempre più ridotti.

Sogno o incubo per i porti italiani? A riportarci coi piedi per terra è Francesco Parola, docente di economia all'Università Parthenope di Napoli, specializzato sul campo proprio con una tesi di dottorato sul porto di Rotterdam: «In Italia - spiega - non avrebbe senso fare terminal completamente automatizzati, in nessun porto ci sono i volumi per giustificare investimenti di questo tipo». Parola ricorda quando gli stessi dirigenti di Apmt guardavano con scetticismo all'automazione avviata nel 1993 in Olanda dal terminal Ect. In quasi vent'anni, pochi hanno seguito la stessa strada: «In Cina non attecchisce per il costo del lavoro basso, negli Stati Uniti per la forza dei sindacati portuali». E il cambio di rotta di Apmt? «La scelta di automatizzare il terminal può essere una conseguenza del fatto che la Port authority di Rotterdam ha imposto ai terminalisti di raddoppiare l'utilizzo del treno». Il Nord Europa resta su un altro pianeta.

ANTONIO BENVENUTI: «L'IDEA NON CI AFFASCINA NÉ CI SPAVENTA»

IL CONSOLE GENOVESE: «NESSUN TIMORE, QUI LE BRACCIA VALGONO PIÙ DELLA TECNOLOGIA»

GENOVA. «L'automazione delle attività portuali non mi affascina e non mi spaventa»: a parlare è Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica dei portuali genovesi. La prospettiva che il porto di Genova diventi una landa deserta non gli sembra credibile. «Nel 1994 - ricorda il rappresentante dei camalli - ho partecipato a Tarragona, con Paride Batini, a una conferenza su questo tema in cui ci venne presentato un nuovo terminal di Rotterdam (del terminalista Ect, ndr). Da quello che ricordo, il sistema funziona se c'è un operatore unico, un grande ar-

maturatore che è anche terminalista, che può garantire un lavoro continuo, senza variabili, senza soste. È necessario un fortissimo investimento, che può ritornare se il terminal lavora almeno all'80% della propria capacità. Credo che sia una percentuale difficile da mantenere con la concorrenza che c'è adesso, con le compagnie che si spostano da un porto all'altro. Il mercato è troppo complesso - spiega Benvenuti - è fatto anche di navi in ritar-

do o che saltano addirittura gli scali. Nel Mediterraneo sicuramente le variabili imprevedibili sono troppe». L'automazione totale prevede che il meccanismo funzioni alla perfezione, pena il rischio che si blocchi tutto il flusso dei container.

«A Genova - prosegue il console - c'è già stata un'informaticizzazione che ha eliminato alcune figure professionali. Ma altre sono cresciute di importanza. Oggi non abbiamo più sacchi e

casce, ma container e traghetti, servono persone che sappiano guidare un camion in retromarcia o semoventisti che sappiano scambiare informazioni per via telematica. Nei terminal container ci sono tre sistemi informatici diversi e i soci della compagnia, che lavorano a rotazione, devono conoscerli tutti e tre. Per noi si tratta di formare 400-500 persone. Ma alla fine sono i volumi di traffico che producono lavoro. Se modernizzando il porto questi aumentano, cresce anche il lavoro».


A. GH.

Maersk line raddoppia la samba

Copenhagen - La compagnia danese Maersk Line aumenterà di più del doppio la capacità del suo servizio Samba fra il Nord Europa e la costa est del Sud America, sostituendo le attuali navi da 3.200 teu con nuove costruzioni SamMax da 7.500 teu.

Fino al completamento della sostituzione delle navi, la compagnia continuerà ad operare le navi attuali in tandem per parte di ogni viaggio.

Le navi caricheranno simultaneamente nei porti nord europei di Tilbury, Rotterdam, Bremerhaven ed Anversa, ma opereranno con differenti rotazioni verso Santos, Paranagua, Itapoa da un lato e Algeciras, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande dall'altro. Con questa innovativa espansione della capacità Maersk Line ridurrà il noleggio di spazi sul servizio Saec1 di Msc

L'INCONTRO  Intesa sulla logistica

Milano

scommette

sul porto

di Genova

Milano punta sempre di più sul porto di Genova, per farlo diventare il "suo" porto, ed evitare di far passare le merci dagli scali del Nord Europa. «C'è la possibilità concreta di fare di Genova il porto di Milano» sottolinea il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo al termine del convegno organizzato dal Propeller club del capoluogo lombardo che anticipava già nel titolo le intenzioni: «Milano e Genova: connubio possibile». Un confronto così concreto da avere portato già alla costituzione di un gruppo di lavoro fra gli operatori delle due città per affrontare i colli di bottiglia connessi al piano della logistica, che dovrebbe mettersi al lavoro dalle prossimi

settimane.

«Ferrovie, burocrazia e dogane sono state indicate come le criticità del sistema da parte degli operatori lombardi - dice Merlo -, ma nessun rilievo ha riguardato l'efficienza del porto di Genova». Non vuol dire, insomma, che tutto sia perfetto, ma è possibile costruire un rapporto più stabile per il trasporto delle merci. Si potrebbe lavorare sul fronte ferroviario, anche se oggi è una nota ancora dolente considerando gli scarsi investimenti di Fs sul cargo. «Se si riduce il costo di manovra e il costo dei retroporti, il traffico ferroviario potrebbe avere un incremento significativo» hanno sottolineato gli operatori logistici lombardi presenti all'incontro

di ieri pomeriggio che ha visto fra gli altri confrontarsi il presidente e amministratore delegato di Geodis Italia, Francesco Gazzaniga e l'a.d. di Cma-Cgm Italia, Alessandro Zanetta.

Se i milanesi "aprono" al porto di Genova, Merlo in cambio ha chiesto un supporto per far comprendere a Roma che è necessario un intervento legislativo per modificare la natura giuridica dell'Autorità portuale, in modo da renderla più libera di muoversi e più rapida. «Serve un modello più di stampo europeo, che preveda l'autonomia finanziaria e il superamento del demanio per una gestione più flessibile delle aree pub-

bliche» precisa Merlo.

Alcuni passaggi "tecnici" per migliorare il servizio, intanto sono già in corso nello scalo. A cominciare dal lavoro per costruire il "Ped", il Punto di entrata designato, un posto fisico dove mettere insieme tutte le strutture di controllo, per semplificare il lavoro e accelerare i tempi, il contrattare, insomma, dello Sportello unico doganale.

Intanto procede l'informatizzazione delle procedure ai gate di entrata dei terminal. Il test è già in corso al Vte per far sì che i camionisti in arrivo al porto di Genova possano "prenotare" l'ingresso e accelerare i tempi.

[m.z.]

Cornigliano, 15mila metri quadrati per l'impianto di vallata

Si tratta dell'ultimo scoglio sostanziale per la costruzione del depuratore di vallata, l'impianto che sorgerà a Cornigliano e che è destinato a sostituire non solo l'attuale struttura, ma a diventare il collettore per tutta la Valpolcevera e per il fangodotto della Valbisagno. Un'opera strategica e importante per tutta la città, fermata da un'area la cui destinazione, da qualche anno a questa parte, è sempre stata travagliata. E che adesso si risolverà tramite un esproprio da parte del Comune.

Si tratta di quindicimila metri quadrati che si trovano all'interno delle aree ex Ilva, ancora in parte da bonificare. Proprio qui dovrebbe sorgere il nuovo depuratore di vallata. La proprietaria di questa ampia (e desiderata...) area è la "Società per Cornigliano", creata per la riconversione delle aree dello stabilimento siderurgico con il preciso compito di "captare" i finanziamenti provenienti da diverse parti. Una società i cui soci sono la Regione (al 45 per cento), Comune e Provincia (al 22,5 per cento ciascuno) e Invitalia Partecipazioni (società del Tesoro) al dieci per cento.

Questi quindicimila metri quadrati - che per la loro posizione strategica fanno gola, legittimamente, a molti interessi relativi all'attività del porto - devono passare all'Autorità portuale come previsto da un accordo di programma. La quale, secondo

altri accordi, dovrebbe contestualmente rinunciare al diritto di superficie su questa porzione di territorio. A questo punto non ci sarebbero più problemi per realizzare il depuratore di vallata e dare quindi il via libera alla costruzione dell'opera.

Non tutto, però, è filato liscio. Perché prima di arrivare a quel punto c'è l'ultimo scoglio da superare, e non è di secondaria importanza. Il Comitato portuale, infatti, nella sua ultima seduta ha bocciato questa ipotesi. Insomma ha negato la possibilità che l'Autorità portuale,

una volta entrata in possesso di questa area, possa rinunciare al diritto previsto dall'accordo di programma e quindi "girarla" al Comune, che la considera strategica per un impianto fondamentale. Un questione annosa, che si trascina da anni, e sulla quale aleggia una bonifica ancora da completare e la necessità di convincere il Gruppo Spinelli a spostare i container che attualmente si trovano proprio in quell'area. Anche se su entrambi i punti Tursi sembra avere la soluzione a portata di mano.

Problema insormontabile? Non per il Comune, che aveva già pronto nel cassetto una sorta di "piano B", consapevole che la seduta del Comitato Portuale (dove con la Regione e la Provincia "conta" solo tre voti, insufficienti per determinare un indirizzo a fronte della contrarietà degli altri partecipanti) avrebbe potuto dare esito negativo e quindi fer-

mare quel passaggio di proprietà. Così Tursi ha optato per un'altra soluzione, dopo aver trovato un accordo con lo stesso Spinelli per lo spostamento di quei container. Mancano ancora i crismi dell'ufficialità, ma si tratta di un passaggio burocratico che arriverà nei prossimi giorni, di certo entro la fine della settimana: il Comune procederà infatti all'esproprio dell'area, prendendone così la piena proprietà senza passare

Bonifica
da
completare

Ci sono
ancora
container

dall'Autorità portuale (ed evitando in questo modo problemi che avrebbero potuto sorgere in fase di valutazione economica) e avendo così il via libera per costruire un depuratore atteso da anni, che consentirà di

risolvere gli annosi problemi dell'attuale impianto e permetterà di trattare anche quanto proviene dal fangodotto della Valbisagno che attualmente viene gestito a Punta Vagno.

PIETRO ROTH

Per rilanciare il ruolo degli interporti necessaria nuova visione strategica

PRATO - «E' necessaria una nuova visione strategica per rilanciare il ruolo degli interporti»: questo l'appello lanciato da Angelo Pezzati, presidente dell'Interporto di Prato, durante l'incontro tenutosi nella sala convegni della struttura pratese avente per tema "Il trasporto merci intermodale - Il ruolo degli interporti e la realtà dell'Interporto della Toscana Centrale", cui hanno partecipato, tra gli altri, anche il senatore Marco Filippi membro VIII Commissione del Senato, il presidente della Consulta per l'Autotrasporto e la Logistica, Bartolomeo Giachino, l'assessore alle Infrastrutture, mobilità e Logistica della Regione Toscana, Luca Ceccobao, e il presidente di Uir, Alessandro Ricci. Dopo i saluti dell'assessore al Bilancio del Comune di Prato, Adriano Ballerini, e del suo collega Filippo Bernocchi competente per le Grandi infrastrutture, è stato il presidente Pezzati, preside anche del Collegio ingegneri ferroviari italiani - sezione Toscana - a tracciare i temi oggetto dell'incontro partendo dai dati di attività dell'Interporto della Toscana Centrale. Una struttura «che si è andata sviluppando per fasi grazie a scelte intelligenti» e che oggi «ha una capacità di smistamento di 800.000 tonnellate/anno su gomma, 800.000 tonnellate / anno su rotaia e 260.000 teu / anno».

Attualmente la superficie impegnata è di 700.000 metri quadrati ed esiste un progetto di ampliamento per altri 300.000 metri quadrati che ne aumenterà le già notevoli potenzialità rappresentate anche dalla presenza al suo interno della Dogana provinciale e degli Uffici della motorizzazione.. «L'interporto - ha detto Pezzati - sta sviluppando una politica attenta al trasporto intermodale ed ha abbandonato la logica della semplice gestione immobiliare» ed ha poi ricordato le collaborazioni in atto con l'interporto di Livorno Guasticce («con il quale non può e non deve esistere una sovrapposizione»), con i porti toscani e Livorno in particolare e quella più recente con il porto spezzino con l'obiettivo di «alleggerire la pressione sulla rete di trasporto stradale e il conseguente abbattimento delle emissioni di Co2».

Pezzati ha poi rivolto l'invito alle amministrazioni pubbliche che ancora non fanno parte dell'azionariato dell'Interporto di Prato e alle Fs, ad entrare come soci auspicando da parte del Governo una rapida approvazione della riforma di legge di settore e il rifinanziamento delle strutture.

Di logistica si occupa la società consortile Logistica Toscana di cui sono soci la Regione Toscana e le Camere di Commercio regionali e di cui è amministratore delegato, Vanni Bonadio, che ha illustrato l'attività della società mirata a supportare e tradurre in fatti concreti le volontà politiche dei soci. In particolare l'elaborazione di un Piano regionale della logistica e dei trasporti coerente con il Piano nazionale. Quindi sinergie e programmazioni che possano trovare concreta attuazione nelle tre grandi aree del territorio toscano: la grande area costiera tra Massa, Pontedera, Livorno e Piombino, la grande area produttiva fiorentina, del centro della Toscana, e infine quella maremmana tra Arezzo, Siena e Grosseto ben presente nella filiera agroalimentare. Bonadio ha poi evidenziato le necessità di creare anche un asse di collegamento trasversale tra Tirreno ed Adriatico attraverso un "ponte di terra" costituito dalla "E 78" Grosseto-Fano collegati rispettivamente a Livorno ed Ancona.

Il presidente della Consulta, Bartolomeo Giachino, ha riassunto il lavoro che l'organismo da lui guidato sta portando avanti alla luce anche delle ultime decisioni della Ue in merito agli assi prioritari europei. «Il nostro intento - ha detto - è quello di migliorare l'efficienza logistica del Paese che oggi, ad esempio, nei porti ci vede all'81° posto». In questa

direzione sono auspicabili interventi mirati a sbloccare l'autonomia finanziaria dei porti, la riforma degli interporti. «L'aggiornamento che stiamo mettendo a punto prevede, come richiesto anche dal Governo, l'individuazione di poche e concrete azioni che possano sbloccare lo sviluppo del settore».

L'incontro, moderato da Alessandro Viviani, è proseguito con gli interventi dell'assessore Luca Ceccobao, del presidente di Uir, Alessandro Ricci, del senatore Pd Marco Filippi, di Maurizio Magni, Confindustria Prato, del sindacalista Stefano Boni, di alcuni dirigenti del Gruppo Fs, De Carlo, Macchia, Lugli, del rappresentante Cna-Fita, Luigi Trenti e di Gianni Bechelli di Lfi.

L'assessore Ceccobao nel suo intervento ha affermato che la Regione Toscana attraverso il Priim, il Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità, «ha l'occasione di costruire un sistema che veda in sinergia Prato, Guasticce e il porto di Livorno» con quest'ultimo che dovrà avere benefici da «un collegamento diretto con il vicino interporto» ed una migliore accessibilità «attraverso il potenziamento di tutta la Fi-Pi-Li». Le conclusioni di Luciano Pannocchia, direttore dell'Interporto della Toscana Centrale, sono state dedicate al tema della city logistic.

Canoni demaniali per imprese portuali

LIVORNO - Con la Circolare 45 del 15 Marzo 2012 emanata dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, si è definitivamente chiarita la questione legata all'imposta Regionale sulle Concessioni demaniali, che aveva creato seria preoccupazione tra gli operatori dei porti di Livorno e Piombino.

Il Ministero - su chiarimento della Direzione fiscale del ministero delle Finanze - ha definito l'ambito applicativo del tributo, escludendo le Concessioni rilasciate dalle Autorità portuali dall'obbligo del pagamento, così come sostenuto con forza sia da Confindustria Livorno sia dai suoi operatori che si erano opposti collegialmente, presentando una serie di ricorsi alla Commissione Tributaria provinciale di Firenze, coordinati da Confindustria.

«Si è finalmente fatta piena luce su una questione importantissima, visto che l'onere economico preteso frettolosamente dalla Regione Toscana rischiava di dare il colpo di grazia ai nostri porti, già gravati da una crisi che sta mettendo a dura prova gli operatori» ha commentato il direttore di Confindustria Livorno, Umberto Paoletti.

«In questa situazione economica, ci ha sorpreso molto l'atteggiamento intransigente della Regione che, in un clima di incertezza normativa, ha comunque voluto con forza pretendere a tutti i costi questa ulteriore imposizione che - come avevamo ripetutamente argomentato sia alla Regione sia all'Autorità portuale - non era dovuta».

«In questo quadro, trova apprezzamento la posizione dell'Autorità portuale di Piombino che, cautelativamente, con un'azione di salvaguardia della propria comunità portuale, ha evitato agli operatori di ricorrere ad azioni di autotutela, con conseguente risparmio di risorse finanziarie e di tempo. Ci auguriamo a questo punto che la Regione prenda definitivamente atto di ciò che abbiamo sostenuto da tempo, in sintonia con quanto indicato più volte anche dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, ed annulli gli avvisi di accertamento con la stessa tempestività con cui gli aveva notificati, consentendo alle aziende di concentrarsi sul mercato piuttosto che sprecare tempo e soldi nel difendersi da pretese evidentemente prive di fondamento normativo».

Sempre su questo tema, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha dato ragione anche all'Autorità portuale di Ancona che aveva chiesto alla Regione Marche di escludere dalla tassa regionale sui canoni demaniali le imprese che operano nel porto, in quanto «illegittima e penalizzante per gli imprenditori che lavorano nello scalo in questo particolare momento di crisi».

«Il paradosso era tanto più evidente - ha detto il presidente dell'Authority Luciano Canepa - in quanto l'Autorità portuale, in ragione del calo dei traffici, aveva provveduto autonomamente a una riduzione dei canoni. Di contro, la Regione andava a imporre tasse aggiuntive».

Canepa, infine, auspica «che la posizione univoca delle amministrazioni centrali sia recepita dalla Regione, nell'interesse generale della competitività del porto di Ancona».

Anita: assurdo pagare Sistri che non funziona

ROMA - Le imprese di autotrasporto sono state le più penalizzate dal Sistri, il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti istituito a Gennaio del 2010 ma non ancora operativo. Negli ultimi due anni, diversi provvedimenti legislativi ne hanno rinviato la completa operatività, ma le imprese hanno continuato a pagare.

Sui 70 milioni di euro versati dalle imprese italiane, quelle di trasporto hanno pagato la quota più considerevole. Oltre ai costi di iscrizione al sistema, infatti, queste hanno sostenuto anche quelli per l'installazione delle black box sui veicoli, 150 euro per ogni mezzo, e l'attivazione delle sim card.

«Ci sembra assurdo continuare a pagare per un sistema che ancora non funziona», ha dichiarato Carlo Coppola, presidente della sezione trasporto rifiuti di "Anita".

«Abbiamo accolto fin dal principio il provvedimento che ha istituito il Sistri perché crediamo possa contribuire alla semplificazione dei processi di gestione dei rifiuti ed essere uno strumento per combattere l'illegalità nelle attività di trasporto e smaltimento. Per queste ragioni, siamo stati disponibili a recepire i nuovi adempimenti - nonostante prevedessero costi aggiuntivi - proponendo nei vari incontri presso i ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente, soluzioni per risolvere le criticità riscontrate dagli operatori nell'applicazione del Sistri».

«Ma non possiamo continuare a sostenere costi per un sistema ancora in sperimentazione. Per tale motivo, abbiamo chiesto - in una lettera inviata al ministro dell'Ambiente Corrado Clini - che le imprese di autotrasporto vengano esonerate dal pagamento del contributo annuale 2012, la cui scadenza è prevista per il prossimo 30 Aprile».

«Sui costi finora sostenuti - conclude Coppola - proponiamo che le somme versate negli anni 2010 e 2011 vengano compensate per i periodi successivi alla reale attuazione del sistema».

La «Cpl» cede 30% di Darsena Toscana

LIVORNO - Era stata decisa già da qualche giorno la vendita di una bella fetta del Terminal Darsena Toscana ai partner genovesi. L'ufficialità la si è avuta domenica mattina durante un'assemblea presenti un centinaio di portuali. Forse oggi, o domani, quasi certamente entro venerdì prossimo verrà messo nero su bianco per la vendita del 30% delle quote (15 milioni di euro) della Compagnia che verranno acquistate da Negri & C. Sarà sottoscritta una clausola nella compravendita: possibile riacquisto del 20% delle quote da parte della Compagnia entro la fine dell'anno. Sarà possibile? Nessuno ci crede. Come è caduta nel vuoto al domanda posta da un partecipante all'assemblea che ha chiesto: «Ma se un giorno la cordata genovese volesse vendere il suo pacchetto (80%) a terzi, il "riacquisto" del 20% per tornare al 40% nel "Tdt" è sempre valido? ». Nessuno ha saputo rispondere!.

La giostra delle possibili vendite comunque non sembra conclusa. Si è parlato anche di una cessione della quota partecipativa nell'Ltm (Livorno Terminal Mediterraneo) per una cifra che si aggira intorno ai sei milioni di euro. Le trattative sono in corso, come andrà a finire lo sapremo fra qualche giorno. Al momento questa è la storia.

Ravenna: Di Marco illustra priorità per rilancio scalo

RAVENNA - Interventi sul porto turistico di Marinara, per non «farla diventare una cattedrale nel deserto», l'approfondimento del portocanale Candiano, il progetto della Cittadella della Nautica, alle porte della città, e il quartiere Darsena. Sono queste le priorità per lo scalo romagnolo che Galliano Di Marco, neopresidente dell'Autorità portuale di Ravenna, ha illustrato in un incontro con la stampa.

La necessità di porre Marinara al primo posto dell'agenda deriva dal fatto che «come presidente dell'ente che dà la concessione - spiega il presidente dell'Authority - ho il dovere di accertarmi se i soci privati hanno le risorse per sviluppare il progetto. Ho saputo anche che sono stati contratti debiti piuttosto elevati con alcune banche. In generale credo che Marinara rientri in quella che è una crisi generale dei porti turistici italiani».

Per quanto riguarda la Cittadella della Nautica, invece, il presidente Di Marco dice di avere visto il progetto: «é fatto molto bene - sostiene - ma non ho ancora capito come lo si vuole finanziare. Si potrebbe cercare l'intesa con un privato».

E sulla Darsena di città, ultimo tratto del portocanale a ridosso del centro, «é molto importante per lo sviluppo. Credo ci voglia un consulente per fare un progetto e trovare le risorse».

Ultimo argomento discusso quello dei fondali: «Vedremo se arriveranno questi 70 milioni di fondi pubblici, anche se temo che le criticità del mercato del lavoro impegneranno il Governo e rallenteranno le opere pubbliche». Un tema, anche questo, che il neo presidente dell'Autorità portuale intende sviluppare sul web: Di Marco ha infatti manifestato la volontà di aprire un profilo Twitter istituzionale per l'Autorità portuale.

I sindacati chiedono al ministro Passera di intervenire per evitare un esito catastrofico della vicenda Tirrenia

Il ministro - sottolineano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - «non può più assistere inerte alla distruzione di un'importante attività economica del Paese». Federmar-Cisal, «imminente il disastro sociale»

I sindacati esortano il governo ad intervenire affinché la possibile bocciatura dell'Unione Europea della procedura di privatizzazione della Tirrenia, che prevede la sua acquisizione da parte della Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), non abbia un esito catastrofico sul futuro della compagnia. La vendita è oggetto di un'indagine approfondita avviata all'inizio di quest'anno dalla Commissione Europea (*informARE* del [19 gennaio](#) 2012), cessione che - ha preannunciato nei giorni scorsi il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Corrado Passera, sarà probabilmente bocciata dall'UE (*informARE* del [6 marzo](#) 2012).

I segretari generali di Filt Cgil, Franco Nasso, Fit Cisl Giovanni Luciano e Uiltrasporti, Luigi Simeone, hanno rivolto un appello a Passera sottolineando che il ministro «non può più assistere inerte alla distruzione di un'importante attività economica del Paese». In una lettera i rappresentanti dei sindacati hanno chiesto «un intervento immediato ed urgente ed una convocazione per conoscere le intenzioni del governo».

Secondo i tre dirigenti sindacali, «ogni soluzione per Tirrenia dovrà necessariamente rispettare l'unicità aziendale qualsiasi ipotesi che dovesse determinare lo spaccettamento della produzione, attraverso affidamenti per linee vedrebbe la ferma contrapposizione dei sindacati». «In mancanza di un intervento immediato - hanno annunciato - la reazione dei lavoratori non potrà che essere durissima e commisurata alla gravità della situazione».

In un comunicato il segretario generale di Uiltrasporti, Luigi Simeone, ha rilevato come «la vicenda Tirrenia sia arrivata oramai ad una fase drammatica. L'intervento devastante del commissario Almunia - ha spiegato - mette a rischio servizi, continuità territoriale ma soprattutto migliaia di posti di lavoro. Pretendere di azzerare la gara faticosamente realizzata, di cancellare le garanzie occupazionali, di operare gli affidamenti per linee vietando alle compagnie italiane la partecipazione, non è concorrenza ma è la devastazione di uno Stato che deve reagire a salvaguardia della stabilità economica e territoriale di un Paese come il nostro, che non può continuare ad essere terreno di conquista in barba alla reciprocità che non viene chiesta mai ad altri se non all'Italia».

«Il governo Monti - ha proseguito Simeone - non può balbettare senza dare indicazioni precise e affidamenti chiari; il ministro Passera deve rappresentare gli interessi di un intero Paese che per la sua caratteristica territoriale non può fare a meno di un servizio pubblico di trasporti marittimi e che quindi non può veder cancellata una intera realtà produttiva, sulla base di una fantomatica concorrenza che non ha mai portato benefici ai cittadini italiani»

«I servizi di Tirrenia - ha osservato il segretario generale di Uiltrasporti - non possono prescindere dai suoi lavoratori; abbiamo stipulato un accordo per il loro reimpiego e lo difenderemo su tutte le navi, in tutti i porti e in tutte le piazze. La misura è colma, nessuno può pensare di poter gestire Tirrenia come una mera vicenda di ordine burocratico tra Bruxelles e Roma. I prossimi giorni potrebbero diventare drammatici se dovesse perdurare il silenzio del governo che abbiamo

nuovamente invitato ad un confronto e che continueremo a sollecitare dalle piazze d'Italia nelle prossime ore».

Per la Federmar-Cisal, «la situazione che si è venuta a creare e l'incertezza per i destini societari della Tirrenia che ne consegue corrono il rischio di danneggiare gravemente sotto l'aspetto gestionale l'azienda pubblica, impegnata tra l'altro in questo periodo - ha ricordato il segretario nazionale Alessandro Pico - ad organizzare i programmi ed a raccogliere le prenotazioni per il periodo estivo».

«Ad oggi al ministro Passera e mister Monti, che nulla hanno fatto - ha sottolineato Pico - vogliamo ricordare che tra due giorni (ieri, *ndr*) scade anche il contratto di vendita tra la CIN e Tirrenia in Amministrazione Straordinaria ed il mancato rinnovo in relazione alla messa a gara delle linee senza obbligo d'acquisto delle navi esistenti e del personale portando nuovamente in alto mare la salvaguardia stabilita con un apposito accordo sindacale dei duemila posti di lavoro tra personale navigante ed amministrativo. Insomma rende imminente il disastro sociale».

Federmar-Cisal ha annunciato che «per richiamare l'attenzione attorno a questi problemi nel tentativo di trovare le soluzioni più adatte a risolverli», il sindacato «in assenza di novità e/o di assicurazioni si vede costretto a mettere in calendario una prima giornata di sciopero del personale dell'azienda il 29 marzo 2012».

Tirrenia, il Governo studia la proroga del contratto

La Ue conferma i dubbi sul piano, contestazioni pure su Siremar

Raoul de Forcade
GENOVA

Il Governo italiano è intenzionato a prorogare il contratto per l'acquisizione di Tirrenia tra Compagnia italiana di navigazione (Cin) e il commissario straordinario Giancarlo D'Andrea. La decisione è ancora informale e, secondo quanto risulta al Sole 24 Ore, potrebbe essere annunciata addirittura domani, giorno stesso della scadenza del contratto. La risoluzione arriva dopo un fine settimana di telefonate concitate e voci di possibili convocazioni. E un lunedì in cui tecnici e politici dell'esecutivo si sono riuniti per vagliare la questione sollevata dalla lettera informale dell'Antitrust europeo, in cui si suggerisce all'Italia di annullare la gara assegnata a Cin e di rifarla, per vendere separatamente rotte e linee sotto convenzione statale. Una missiva che ipotizza anche, nel caso dell'assegnazione a Cin, la richiesta alla società, composta dai maggiori armatori italiani di traghetti, dei contributi statali indebitamente percepiti da Tirrenia dai primi anni Novanta (una cifra che si avvicina a 400 milioni).

Ieri, fonti europee vicino al dossier sottolineavano che è «molto difficile» che Bruxelles approvi l'operazione, perché la proposta prevede un «quasi-monopolio su alcune rotte», in particolare quelle con la Sardegna. Inoltre, la vicenda della fusione è strettamente collegata

all'indagine sugli aiuti di Stato, riguardo ai quali vi sono state «importanti violazioni» delle norme Ue, che rendono «problematica» una soluzione positiva del dossier. Inoltre, sempre secondo queste fonti, «La conclusione dell'indagine sugli aiuti può avere un effetto sulla fusione perché, in caso la Ue imponesse un risarcimento molto elevato, questo modificherebbe il bilancio della compagnia; e le società che volessero acquistarla dovrebbero tenere conto di questo passivo». Di fronte a questa interpretazione, l'esecutivo italiano avrebbe vagliato la possibilità di accogliere il punto di vista dell'Antitrust, annullando la gara e ripetendola. Ma, secondo fonti vicine al governo, alla fine avrebbe prevalso una diversa ipotesi. Tecnici e politici avrebbero, infatti, ritenuto che annullare la gara assegnata e dare il via allo "spezzatino" di Tirrenia non è una strada percorribile: si rimetterebbe in discussione, infatti, l'esistenza stessa della compagnia in un momento, in cui, tra l'altro, con l'avvicinarsi dell'estate sono estremamente necessari i collegamenti con la Sardegna.

Ieri, peraltro, il ministro delle politiche comunitarie, Enzo Moavero, ha incontrato i commissari Ue agli Affari economici, Olli Rehn, alla Concorrenza, Joaquín Almunia, e all'Amministrazione, Maros Sefcovich. Moavero ha detto di non aver affrontato, con Almunia, casi specifici ma di aver fatto il punto sulle procedure di infrazione, sulla questione dei tempi del recupero degli aiuti di Stato concessi in modo illegale, secondo Bruxelles, e di aver presentato il programma italiano di liberalizzazioni. Al di là delle dichiarazioni ufficiali, è difficile credere che la questione di Tirrenia, che

NUMERI CHIAVE

380 milioni

Il costo

L'acquisizione di Tirrenia costerà, se andrà in porto, a Compagnia italiana di navigazione (Cin), 380 milioni di euro, ripartiti in tranches successive. Una prima rata di 200 milioni è da versare cash. A questa seguiranno 180 milioni, che la società acquirente pagherà in tre rate da circa 60 milioni ciascuna, liquidate dopo l'ottenimento dei contributi pubblici per le rotte sovvenzionate. Per le quali lo Stato dovrebbe versare 72 milioni per otto anni

2mila

I lavoratori

Tirrenia, con la sua flotta di 18 navi dà occupazione a circa 1.500 marittimi che, con gli stagionali, arrivano a sfiorare le 2mila unità. Anche per questo i sindacati, che avevano trovato un accordo per l'occupazione con Cin, sono pronti a dare battaglia contro le decisioni dell'Antitrust europeo

69 milioni

Siremar

Anche Siremar, ex regionale di Tirrenia, acquisita da Compagnia delle isole per 69 milioni, è nel mirino della Commissione di giustizia europea, per un ricorso, presentato al Tar italiano e all'Ue da Società di navigazione siciliana spa, la compagnia composta da Ustica lines e Caronte e tourist, che ha perso la gara per l'assegnazione

verte proprio su questi temi, non sia stata nemmeno sfiorata. In ogni caso, ieri il ministero delle Infrastrutture e trasporti, pur non avendo trovato ancora, probabilmente, una puntuale soluzione ai problemi sollevati da Bruxelles, ha risolto di lavorare per mantenere, pur nel rispetto delle obiezioni dell'Antitrust, l'attuale impianto di privatizzazione di Tirrenia (magari con qualche correzione). Per Cin, dunque, si prospetta una convocazione, probabilmente non prima di domani, ultimo giorno utile del contratto (visto che oggi i tecnici saranno impegnati a studiare i dettagli legali ed economici), al termine della quale ci sarà una proroga dell'accordo.

Intanto, oggi alle 14, è previsto un presidio dei lavoratori di Tirrenia davanti al ministero Infrastrutture. La protesta è stata organizzata da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti «per sollecitare, alla luce delle osservazioni Ue, un intervento urgente del Governo ed una convocazione. L'esito della privatizzazione ha ricadute sull'occupazione (circa 1.500 persone, ndr) e sui servizi di collegamento essenziale con le isole». Ma la lettera dell'Ue fa riferimento anche alla privatizzazione di Siremar, la società ex Tirrenia acquisita, con una gara, da Compagnia delle isole (Cdi). Sotto esame c'è una fidejussione che la Regione Sicilia, socio di Cdi, avrebbe messo a garanzia, consentendo la vittoria della società. «Non esiste - replica Giuseppe Gitto, legale di Cdi - alcuna fidejussione della Regione. Esiste quella di Unicredit, emessa, come previsto dalla procedura, per la parte rateale (31 milioni, ndr) del pagamento dei 69 milioni messi sul piatto da Cdi per l'acquisizione».