

RASSEGNA STAMPA 23 APRILE 2012

Fonte:



Costa Crociere, Onorato resta

Genova - «Massima fiducia nella dirigenza italiana» aveva garantito nei mesi scorsi da Miami Micky Arison, il “re” delle crociere a capo del colosso Carnival. Formalmente, Arison è stato di parola. La tragedia del Giglio non ha provocato – come da più parti si era vociferato – l’azzeramento dei vertici di Costa, anche se il presidente e amministratore delegato Pier Luigi Foschi, al termine del suo mandato, sarà sostituito dal collega tedesco Michael Thamm, numero uno di Aida Cruises.

La notizia, anticipata tre giorni fa dal Secolo XIX, ha trovato conferma nel quartier generale di Carnival: salvo sorprese, sarà ufficializzata nelle prossime settimane. Così come sarà formalizzata la fiducia al braccio destro di Foschi, il direttore generale Gianni Onorato. Un manager che Miami ha dimostrato di apprezzare soprattutto dopo la tragedia della Concordia. «Onorato ha gestito l’emergenza con grande professionalità», dicono di lui in Florida. Le prenotazioni, oltretutto, dopo il comprensibile crollo di febbraio, in Italia sono tornate a crescere: motivo in più per restituire ossigeno, anche in termini di gratificazione, alla sede genovese.

Gli agenti marittimi vittime della burocrazia

Genova - «Per trasferire denaro ai comandanti delle navi, per le spese correnti, dovremo farli scendere a terra e portarli in banca col passaporto»: è questo uno degli effetti del decreto “salva-Italia”, come rivela la vicepresidente di Assagenti, **Stefania Morasso**, dell'agenzia **Intermare**. Alla faccia, verrebbe da dire, della sburocratizzazione, dell'informatizzazione e di tutte le misure che vengono richieste dal mondo dello shipping per poter operare in maniera più efficiente. Anche perché la crisi morde. Dopo gli uffici delle grandi compagnie marittime, da Maersk ad Hapag Lloyd, da Senator a China Shipping, che negli anni scorsi hanno ridotto drasticamente i ranghi provocando problemi occupazionali in una città come Genova già colpita dal declino industriale, adesso cominciano a soffrire sul fronte del personale anche le piccole agenzie, che pure finora hanno retto. E le incombenze burocratiche costringono a destinare a tali compiti risorse preziose. Dover accompagnare il comandante in banca è il caso più eclatante.

Come è nato questo “pasticcio” all'italiana?

«Il decreto 201 del 2011 (il salva-Italia, ndr) - risponde Morasso - che modifica l'articolo 49 del dl 231/2007 per quanto riguarda l'uso del denaro contante, è un grosso problema per le agenzie marittime. Uno dei nostri compiti è trasferire denaro al comandante dell nave quando arriva in porto, su incarico dell'armatore. Il denaro serve al comandante ad esempio per pagare gli stipendi dei marittimi se c'è un cambio di equipaggio, quindi il limite dei 999 euro introdotto dal decreto è del tutto insufficiente. Non potremo più trasferire contante, ma dovremo trovare un altro sistema. Per le navi di linea, i comandanti tornano regolarmente a Genova e in teoria è possibile pensare di dotarli di una carta di credito con cui loro stessi ritirano il denaro all'arrivo in porto, ma ci sono comandanti di navi tramp che vediamo una volta sola nella vita e che dovremmo portare in banca per compiere l'operazione. E se la nave arriva sabato o domenica?»

Quali soluzioni proponete?

«Come presidente della commissione fiscale di Assagenti, ho proposto una deroga che permetta all'agenzia delle dogane, che comunque informiamo al momento del trasferimento di denaro, di operare come tramite. Gli strumenti previsti dalla legge sono solamente le banche, gli istituti di moneta elettronica e le poste. Tuttavia sembra che questa soluzione non sia percorribile, perché le dogane non hanno gli strumenti necessari. Senza contare che abbiamo a che fare con uffici doganali che interpretano le normative in maniera differente da un porto all'altro».

E quindi che cosa succederà?

«Anche se il trasferimento di contante è previsto dal nostro mandato e il comandante ha bisogno del denaro per svolgere le sue funzioni, corriamo il rischio di subire sanzioni, tenuto conto che possiamo operare fino a 150 navi all'anno».

Lei fa parte anche della commissione sindacale. Qual è la situazione sul fronte dell'occupazione per le agenzie genovesi?

«Nel 2011 è capitato di ricevere qualche richiesta di cassa integrazione in deroga anche da società con pochi dipendenti. E' un segnale. Rispetto al passato, la crisi adesso sta colpendo grandi e piccoli in maniera trasversale. Le piccole agenzie prendono certe decisioni con difficoltà e solamente se costrette. Non siamo come una grande impresa manifatturiera, il rapporto coi dipendenti è personalizzato. Prima di decidere di licenziare ci si pensa due volte. Inoltre noi offriamo un servizio, non abbiamo asset. Il principale fattore produttivo è il lavoro. Se c'è stato un

investimento in risorse umane, si è dedicato tempo alla formazione partendo praticamente da zero. Appena viene formato un bravo professionista non ci si vuole rinunciare. Si cercano tutte le strade per continuare la collaborazione, sperando che la crisi sia passeggera, in modo da mantenere l'ossatura dell'azienda nel momento in cui ripartissero i traffici. Ma dobbiamo confrontarci con una serie di compiti che hanno un forte impatto in un momento di crisi come questo».

A che cosa si riferisce?

«I temi sono molti, dalla black list, allo spesometro, ai limiti sul libero utilizzo del credito Iva, all'obbligo di comunicazione della dichiarazione d'intento. Mi rendo conto che ci sono norme che servono per contrastare le frodi fiscali, l'evasione, l'utilizzo in proprio di contante. Ma in questo modo si genera per la nostra attività un impatto organizzativo».

Il problema è che le misure vengono prese a livello generale senza tenere conto delle caratteristiche del mondo dello shipping?

«Sì, come per le sanzioni dell'Antitrust. Leggendo le cifre pubblicate dai giornali, in una situazione di crisi queste cifre possono avere ricadute occupazionali».

Alberto Ghiara

Livorno, continua il boom delle crociere

Livorno - «Oggi per noi era una prova del fuoco, perché abbiamo ricevuto per le operazioni di imbarco e sbarco due navi allo stesso tempo, Msc e Costa Crociere. E devo dire che è andato tutto per il meglio», ha commentato così Roberto Piccini, presidente della Porto 2000, la prima partenza da Livorno della Costa Magica per la crociera in Grecia e Turchia, avvenuta in contemporanea a quella di Msc Orchestra per la crociera nel Mediterraneo.

La stagione 2012 per il settore crociere nel porto di Livorno farà registrare il raggiungimento del milionesimo passeggero anche grazie all'avvio della ristrutturazione del porto passeggeri, con la costruzione, in parte già avviata, del nuovo Terminal operativo sulla banchina Alto fondale. Una struttura in grado di offrire servizi ottimali ai passeggeri e un'adeguata operatività per le grandi navi. «L'Alto fondale è dedicato alle crociere - ha confermato il presidente dell'Authority Giuliano Gallanti - Appena sistemato il Molo Italia con i dragaggi, al massimo in un anno e mezzo, siamo pronti per darlo in concessione definitiva alle crociere».

Terminal rinfuse spinelli in pole position

Il cuore nero del porto di Genova, il Terminal Rinfuse, è vicino al passaggio di mano. La società Tri - nel mirino dell'Autorità portuale per i ritardi sugli adeguamenti ambientali e sugli obiettivi del piano industriale - ha deciso di lasciare i 180 mila metri quadrati sotto la Lanterna, sancendo ufficialmente la crisi dei traffici delle merci alla rinfusa (come carbone o minerale di ferro), sottolineata ieri anche da Giovanni Cerruti nella sua ultima assemblea da presidente degli agenti marittimi genovesi. In pole position per l'acquisizione della struttura è l'imprenditore Aldo Spinelli, che in porto già controlla i vicini terminal sui Ponti Etiopia ed Eritrea - oltre al deposito di container vuoti di Cornigliano - e che già scarica le proprie merci (grazie a un accordo con Tri) al vicino Ponte Ex Idroscalo, l'ex deposito del carbone, già nel compendio del Terminal Rinfuse. Sollecitato dal Secolo XIX su questo punto, ieri Spinelli, entrando all'assemblea Assagenti, si è limitato a sorridere, con un ambiguo «glielo dico dopo...».

Da indiscrezioni, si sa che l'imprenditore si è già recato ad Agrate Brianza per parlare con i vertici di Tri. In ogni caso, non è l'unico interessato all'area. L'altra offerta è stata presentata dalla Compagnia Pietro Chiesa di Tirreno Bianchi, cioè dalla società dei lavoratori portuali che operano nel campo delle rinfuse. A queste due offerte si aggiunge quella, rimasta del limbo, dell'azionista di minoranza del Terminal, Augusto Ascheri, mentre in città circolavano voci su un possibile interessamento - ma solo per parti del terminal - di una cordata guidata da Franco Gattorno. Il dossier infine è sicuramente transitato anche sulle scrivanie del gruppo Gavio, ma alla fine il gruppo di Tortona - già sotto pressione per la scalata a Impregilo, impegnato a rastrellare le quote lasciate del gruppo Fagioli all'interno di Rivalta Terminal - pare non essere andato avanti nella partita.

I tempi: salvo colpi di scena, l'Autorità portuale proporrà in Comitato portuale di rigettare le istanze avanzate su alcune parti del terminal rinfuse dalle società Grendi, Genoa Logistics, Silomar, Campostano, Rolcim, Italiana Coke e dalla stessa Genoa Metal Terminal del gruppo Spinelli, per avanzare la proposta di cessione intera del compendio - evidentemente nel caso in cui non risultasse soddisfacente il piano industriale che Tri deve avanzare entro la fine di questo mese, a seguito delle prescrizioni ambientali avanzate dalla provincia e dalla procedura di ritiro della concessione avviata dalla stessa Authority. Dopodiché Palazzo San Giorgio avrà 90 giorni per decidere se revocare a Tri la concessione o meno. In ogni caso, il terminalista ha già deciso, come spiega il direttore del personale Franco Corradi: «Genova non ci ha messo nelle condizioni di operare». Si sussurra però che dietro a questa scelta esista anche qualche problema finanziario della società di controllo, la società lussemburghese Euroports.

«I fronti del “no”? Colpa della politica»

Genova - Tirreno Bianchi, lei è vicepresidente dell'associazione europea Ferrmed. Parliamo di Genova, delle grandi opere e soprattutto del Terzo valico. Quanto è davvero indispensabile per competere con gli altri porti del Mediterraneo?

«Prima di tutto va fatta una premessa, altrimenti rischiamo di fare solo parole e poca sostanza. Oggi le grandi opere rappresentano una nuova rivoluzione post-industriale e sono essenziali sia per lo sviluppo del traffico merci che per quello passeggeri. Il Terzo valico poi è fondamentale per l'intera città di Genova, per il suo scalo ma non è la soluzione a tutti i mali del porto. Si tratta di una grande opportunità ma questa è un'opera che deve essere supportata a dovere, altrimenti rischia di rimanere fine a se stessa. Certo, è chiaro che grazie al Terzo valico si aprirebbe un'autostrada verso il Nord Italia, la Svizzera, la Bassa Baviera e Genova potrebbe davvero diventare la porta di ingresso del Mediterraneo. Arriverebbero nuove merci, aumenterebbero i traffici, a trarne vantaggio non sarebbe solo il porto ma l'intera città».

Però...

«Però non è possibile che sulle nostre banchine vengano fatti una media di dieci controlli quando a Rotterdam ne basta uno solo. Questo è uno dei grandi limiti, uno dei motivi per cui molta della merce che potrebbe sbarcare da noi va invece verso altre destinazioni. L'Europa deve essere uguale per tutti, è uguale per tutti, sbaglio?».

Ha ancora senso insistere per avere una linea ferroviaria Genova-Marsiglia-Barcellona sul traffico merci?

«Certo che lo ha, a prescindere da quello che sarà lo sviluppo del Corridoio 24. Vanno bene Marsiglia e Barcellona ma deve interessare anche Valencia, così come devono essere coinvolte Savona, La Spezia e Livorno. Ognuno avrà il suo mercato, Genova per prima che si trova in una posizione geografica privilegiata. Ma come in tutte le cose bisogna avere la forza istituzionale e politica per realizzare certi tipi di progetti, i problemi che ci sono risultano facilmente risolvibili, ci vuole solamente la volontà comune di raggiungere un unico obiettivo».

Perché a Genova gran parte della merce viaggia ancora su gomma anziché su rotaia? Le previsioni che oggi vengono fatte per i prossimi anni possono essere considerate attendibili?

«Lasciamo perdere le previsioni alle quali non credo e non ho mai creduto. In Italia ci sono molti argomenti che non sono mai stati affrontati ed uno di questi è proprio quello relativo all'autotrasporto. A parte questo, la merce che si sposta su rotaia è una minima percentuale rispetto al totale per il semplice motivo che mancano ancora le infrastrutture adeguate. Se nei prossimi anni verrà eliminata questa mancanza, per le lunghe tratte soprattutto, si potrà assistere ad un'inversione di tendenza rispetto a quella che è la situazione attuale. Il trasporto su gomma, in una realtà come la nostra, rimarrà invece fondamentale per coprire i tragitti brevi».

Il fronte del “no” a Genova è sempre in agguato: no alle opere, no al porto che inquina, no alle navi vicino alla costa, no all'apertura notturna dei terminal. Spesso si ha la sensazione che il porto rappresenti quasi un peso per una parte della città. Dovrebbe essere una ricchezza.

Cosa ne pensa?

«Questa è una colpa che va data esclusivamente alla politica, non solo locale ma anche nazionale. Ho sentito le proposte dei candidati alle prossime elezioni comunali, nessuno ha mai parlato di porto e chi lo ha fatto non è riuscito a mettere insieme più di due frasi di fila. Il problema di questa

città è quello che si è sempre e comunque cercato il consenso, senza pensare a cosa sarebbe stato più opportuno fare, alle prospettive, al bene comune, al lavoro. Non capisco proprio su cosa si voglia puntare, quale dovrebbe essere il motore dell'economia cittadina se non il suo scalo, mi pare una cosa del tutto naturale. Personalmente poi non ho nulla contro i comitati, ognuno è libero di esprimere le proprie idee ma deve farlo in maniera sensata, senza andare contro la realtà dei fatti. Magari appoggiato da qualche politico di turno che pensa solo al proprio tornaconto personale. Quei soliti politici che negli anni non hanno mai investito nel settore portuale, nel trasporto marittimo, nel mondo dello shipping».

Portate a termine le prove in mare della nuova nave ammiraglia di MSC Crociere

Il 26 maggio "MSC Divina" verrà battezzata a Marsiglia

Sono state portate a termine con successo, dopo tre giorni di navigazione in mare aperto al largo delle coste francesi della Bretagna, le prove in mare di *MSC Divina*, la nuova nave ammiraglia di MSC Crociere che è tornata al molo Louis Joubert presso i cantieri di Saint-Nazaire e che verrà battezzata il prossimo 26 maggio.

Nel corso delle prove in mare, che hanno coinvolto circa 360 persone, sono stati effettuati più di 60 test per esaminare la navigazione, la velocità, la manovrabilità, la gestione, l'acustica e le vibrazioni. Ulteriori test verranno eseguiti fino al prossimo evento, la cerimonia di cambio bandiera del 19 maggio che avverrà sempre a Saint-Nazaire. Lo stesso giorno partirà la crociera inaugurale verso Marsiglia, città scelta dalla compagnia per la festa del battesimo della nave. (JM)

Il Comitato Portuale di Livorno approva all'unanimità il bilancio 2011 dell'Autorità Portuale

Gallanti: sì allo smantellamento della "Costa Concordia" a Livorno

Oggi il Comitato Portuale di Livorno ha approvato all'unanimità il bilancio 2011 dell'Autorità Portuale, che si chiude con un avanzo economico di 9.825.000 euro. «Si tratta - ha sottolineato l'ente - di un utile di esercizio, tra maggiori ricavi e minori costi, che dimostra una gestione efficiente dei conti da parte dell'authority». Gli altri aggiornamenti riguardano la giacenza di cassa, le cui disponibilità sono aumentate nel corso dell'anno dai 69 milioni di euro iniziali ai 78 milioni attuali, e l'avanzo di amministrazione (circa 38 milioni di euro), che è diminuito dall'inizio del 2011 di 10 milioni e mezzo. «Il decremento - ha spiegato l'authority portuale - si giustifica con i maggiori impegni che si sono resi necessari per finanziarie opere infrastrutturali, dragaggi e attività di manutenzione straordinaria e ordinaria, a dimostrazione dell'attenzione che l'Autorità Portuale ha saputo rivolgere al porto e al suo sviluppo».

Complessivamente, la Port Authority ha impegnato circa 24,5 milioni di euro di risorse proprie, di cui 14 milioni per le opere di manutenzione e 10 milioni e mezzo per le attività di escavo dei fondali e per la realizzazione di alcune infrastrutture. Sono state inoltre realizzate opere con finanziamenti ministeriali, per un totale di 5 milioni e mezzo di euro.

A proposito di grandi infrastrutture, nelle comunicazioni di apertura il presidente dell'ente portuale, Giuliano Gallanti, ha annunciato che ieri sono stati consegnati i lavori di costruzione della seconda vasca di colmata. L'importo è di 13 milioni di euro. L'impresa aggiudicatrice è un'ATI formata dalla Società Italiana Dragaggi e dalla Impresa Cidonio. Ci vorranno circa tre anni per il completamento del lavoro. Meno tempo, invece, circa due anni, verrà richiesto per completare la banchina della Sponda Est della Darsena Toscana, i cui lavori sono stati consegnati alla impresa Dott. Carlo Agnese il 22 marzo scorso.

Infine, in relazione alla vicenda della *Costa Concordia* tragicamente naufragata all'isola del Giglio, Gallanti ha detto di trovarsi pienamente d'accordo con quanto dichiarato ieri sulla stampa dal presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che ha esortato ad effettuare lo smantellamento della nave nel porto di Livorno (*informARE* del [19 aprile](#) 2012). «Ben venga la demolizione della *Concordia* a Livorno - ha detto Gallanti - il nostro porto è pronto ad assumersi questa responsabilità. La Toscana ha dimostrato più di una volta di avere le professionalità e le competenze adatte. Insieme possiamo risolvere questa emergenza nazionale».

Non si placano le polemiche sul *multipurpose* livornese

Assodato che l’Autorità Portuale di Livorno non intende esprimersi sul tema, almeno fintantoché l’iter di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale non abbia compiuto ulteriori passi o non sia giunto a compimento, l’iniziativa del Gruppo CPL – che, come riportato la settimana scorsa (*S2S n.16/2012*), si è rivolto all’Authority via lettera per indicare le proprie perplessità sul PRP – non ha entusiasmato la Lorenzini & C. Srl, direttamente chiamata in causa, quale concessionaria di un’area sulla Sponda Est, tanto dalle previsioni del PRP quanto dall’intervento di CPL. La società terminalistica livornese, coadiuvata dai legali dello Studio NCTM Alberto Rossi e Alberto Torrazza, lamenta in particolare, rivolgendosi all’Authority, che il rilievo di CPL sulla possibilità di movimentare nel futuro *multipurpose* anche container conterrebbe un’implicita contestazione dell’attuale concessione in capo a Lorenzini, titolare invece di autorizzazioni in tal senso ex art.16 e art.18 della Legge 84/94 approvate dal Comitato Portuale. Ma non solo, perché CPL tenterebbe di utilizzare le proprie diverse partecipazioni per influenzare le decisioni dell’Authority e ridurre la concorrenzialità nel porto labronico. Finalità che, secondo Lorenzini Terminal, non possono essere sposate dall’Authority, non solo perché veicolate da soluzioni in contrasto con il Piano Operativo Triennale, ma anche alla luce di alcune considerazioni su CPL e sul suo legale rappresentante. Enzo Raugei, infatti, è anche il rappresentante dei terminalisti in Comitato Portuale e la recente missiva inviata all’Authority contrasta con la tutela degli interessi di questi di cui è investito. Anche CPL ricoprirebbe una posizione illegittima in quanto holding operativa e non solo finanziaria di un gruppo di società controllate titolari di concessioni ex art.16, 17 e 18 della Legge 84/94. Ecco perché, è la tesi conclusiva, l’Authority dovrebbe ignorare il tentativo di CPL di influenzarne le decisioni e avviare, a latere, un esame dei piani di impresa dei vari terminalisti livornesi e una verifica della possibilità di rispettare le condizioni concessorie previste dall’Autorità portuale stessa. Pronta è arrivata la risposta di Raugei, che premette di aver sottoposto ai suoi legali la lettera di Lorenzini contenente le argomentazioni di cui sopra. “Le osservazioni che CPL si è permessa di fare al PRP sono la risposta alla richiesta di suggerimenti, osservazioni e confronti formulata agli operatori dall’Autorità Portuale alla presentazione del PRP” si legge in una nota del presidente di CPL. “Ho pertanto portato semplicemente il nostro contributo al Piano, analizzando le macro aree di destinazione d’uso ed evidenziando osservazioni con un’ottica di migliore funzionalità e con l’unico obiettivo di favorire lo sviluppo dei traffici nell’interesse generale del porto. Respingiamo pertanto ogni capzioso e maldestro tentativo di attribuirci l’intento di interferire nell’attività dell’Authority”. Raugei rigetta anche le accuse relative al suo ruolo di rappresentante dei terminalisti, invitando alla lettura dei verbali dei passati comitati portuali, e conclude con una stoccata sul merito della querelle sollevata da Lorenzini: “Sul concetto che un terminal *multipurpose* non è un terminal contenitori dedito a ricevere navi full container, invito chiunque a dimostrare il contrario; così come invito chiunque a dimostrare che si agirebbe nell’interesse di LTM scambiando una banchina pari a 240 metri lineari e aree retrostanti in concessione sulla Sponda Est (15A), avente 12,5 metri di fondale in un bacino aperto, con quella rappresentata dalla Calata Neghelli e aree retrostanti, sita all’interno della Darsena 1. Anche alla luce dell’evoluzione dimensionale dei vettori ro-pax, nota a tutti gli operatori, mi sfugge il vantaggio per LTM”.