

RASSEGNA STAMPA 23 NOVEMBRE 2011

Fonte:



L'ANALISI  Gli operatori alla Banca d'Italia

Ferrovie e dogana i problemi del porto

Merlo: «Serve un piano nazionale»

Oliaro: «Merce controllata 17 volte»

«Gran parte della competitività portuale oggi è giocata sui servizi ferroviari e sui controlli doganali» riassume il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo al termine della tavola rotonda sulle infrastrutture e il trasporto marittimo che conclude la presentazione a Genova della pubblicazione della Banca d'Italia su "Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione e realizzazione". A parlare ci sono i presidenti delle associazioni spedizionieri Roberta Oliaro, agenti marittimi Giovanni Cerruti, Renato Midoro, ordinario di economia dei trasporti e la presidente della Fiera di Genova Sara Armella: il Terzo Valico - che fino a poco tempo fa era la prima richiesta del settore marittimo-portuale - viene citato una sola volta. Ora è partito, quindi si affrontano gli altri nodi. Ma il trasporto merci su rotaia resta uno dei problemi. «L'analisi c'è, quello che manca è la cura» dice

Merlo che dal nuovo governo si aspetta attenzione per la portualità, anche per l'autonomia finanziaria. E si aspetta che ci sia una pianificazione strategica nazionale sugli assi principali, che comporti anche i collegamenti terrestri e un monitoraggio dei piani delle opere per evitare cattedrali nel deserto. Sara Armella punta il dito sui limiti della Dogana. «La politica doganale è in grado di condizionare le scelte logistiche, e oggi è carente e trascurata - dice -. Ma è possibile una riforma a costo zero su modello dei Paesi del Nord Europa,

perché se oggi i controlli in Italia sono più avanzati rischia di essere una penalizzazione per gli operatori». Anche per Roberta Oliaro la competitività non è dato solo dalle infrastrutture "materiali" ma da un miglioramento dei servizi che porti a tempi brevi e minori costi. «Oggi la merce in porto è soggetta a 17 controlli in 17 tempi diversi - spiega - e

questo significa costi più elevati rispetto ai porti del Nord Europa». Midoro si concentra sulla ferrovia («Oggi solo l'11% dei traffici del porto di Genova utilizza i treni» ricorda Cerruti) ribadendo che se il porto aumenterà i traffici senza potenziare il servizio ferroviario i tir soffocheranno la città. Servono il nodo, il Terzo valico, e bisogna fare presto. E il porto si deve attrezzare con i nuovi fasci di binari e il rifacimento dei collegamenti con i parchi ferroviari. Fuori dal porto ci sarà invece una riduzione delle linee ferroviarie con una forte selezione che potrebbe però favorire il porto di Genova, che resta il più importante in Italia.

Rischio
"cattedrali
nel deserto"

Più treni per
trasportare
le merci

CERRUTI: «DA MAERSK SCUSE PRETESTUOSE»

IL CASO

GENOVA. Motivazioni «pretestuose», scuse «a dir poco contraddittorie». Giovanni Cerruti si è preso cinque giorni di tempo prima di rispondere all'ex associato illustre, il gruppo danese Maersk, che giovedì scorso, con un gesto clamoroso, ha deciso di uscire da Assagenti motivando la scelta con una serie di insanabili divergenze di vedute: dalla gestione finanziaria dell'associazione ai suoi rapporti con Spediporto.

«L'associazione è una struttura per rappresentare aziende più piccole della nostra - erano state le parole dell'ad di Maersk Italia, Orazio Stella - Noi abbiamo semplicemente fatto un ragionamento che ci ha portati a ritenere di non aver più bisogno di rimanere all'interno di Assagenti».

Cerruti, che degli agenti marittimi genovesi è presidente, ha preferito consultarsi con gli associati (140 fra agenzie e mediatori) prima di replicare a Stella: «La nostra associazione - spiega al *Secolo XIX* - ha sempre affrontato e discusso costruttivamente tutte le istanze presentate

dagli associati. In particolare, proprio sugli argomenti sollevati da Maersk, abbiamo avuto numerose riunioni e nella maggioranza dei casi ne abbiamo recepito i contenuti. Se ciò non

bastasse, in diverse e ripetute occasioni abbiamo proposto all'a.d. di Maersk di inserire un proprio rappresentante all'interno del Consiglio di Assagenti allo scopo di parte-

cipare più attivamente alla vita associativa e condividere insieme le scelte strategiche per la categoria. Mi riesce davvero difficile comprendere come si possa lamentare una scarsa rappresentatività se al tempo stesso non si è disponibili a partecipare con propri uomini ai consigli direttivi». Ma allora, perché questa decisione di Maersk? Pesa davvero, come sostengono diversi operatori, il ricorso all'antitrust che sarebbe stato presentato dalla società danese contro Assagenti (quindi, formalmente, contro se stessa) e Spediporto? L'istruttoria, tuttora in corso, riguarda intese lesive della concor-

renza: secondo il Garante alcune tariffe sarebbero state concordate tra i rappresentanti degli armatori (gli agenti, per l'appunto) e poi "girate" agli spedizionieri che le caricavano quindi sulla merce. Su questo tema Cerruti non si sbilancia: «Non so nulla di quella vicenda. Mi viene da pensare, comunque, che le ragioni che stanno alla base di questa decisione siano ben altre. Personalmente sono rammaricato per una scelta di campo che giudico affrettata e che mi auguro possa essere riconsiderata. Se non nell'immediato, perlomeno negli anni a venire».

F. FE.

Fincantieri, l'atto d'accusa del porto

«Si occupi del porto e resti nell'ambito delle proprie competenze» dice uno, garbato ma inequivocabile. «Genova non ha l'anello al naso e non se la fa raccontare, finora avete detto solo no» risponde l'altro, molto più informale. Esplode fragorosa quella tensione che cova da tempo fra Fincantieri e il porto di Genova e in particolare fra i rispettivi vertici, l'amministratore delegato Giuseppe Bono e il presidente Luigi Merlo. Tensione che nasce da una situazione oggettivamente difficile, con Fincantieri che ancora non ha trovato soluzioni per il suo cantiere di Sestri (vuoto da marzo), e il porto che da tempo lavora per garantire nuove occasioni di lavoro allo stabilimento. Ma proprio questa "invasione di campo" sembra aver fatto deflagrare uno scontro che, oggi, porta Fincantieri a prendere addirittura le distanze «dai vari direttori commerciali "aggiunti"» e Merlo a denunciare un gruppo «che per ora non ha presentato proposte veramente credibili». Insomma, uno scontro in piena regola che trova spunto da quanto accaduto lunedì al convegno di Cornigliano della Cgil. Vediamo.

Merlo, nel suo intervento, racconta di come molti armatori, con cui è in contatto, siano disponibili a costruire a Sestri, mentre il management del gruppo sembra orientato a dirottare il lavoro su altri cantieri. Il leader dell'authority va anche oltre e, a margine del convegno, racconta di un'operazione complessa, ma molto suggestiva, soprattutto per il potenziale di ricchezza e lavoro che porta con sé. Il tentativo a cui si sta infatti lavorando, finora in modo informale, è quello di legare il calo dei passeggeri per la Sardegna, dovuto alla crisi e all'innalzamento delle tariffe, e la richiesta europea di navi eco-compatibili, a un meccanismo virtuoso che porti a lanciare un piano di rottamazione dei vecchi traghetti, con incentivi agli armatori, e di sostituzione con navi "verdi" che al posto del gasolio impiegano "Lng-liquefied natural gas". A costruire quei traghetti, ovviamente, dovrebbe essere Fincantieri, a cominciare dal suo cantiere di Sestri. Merlo spiega a Repubblica di averne già parlato con il presidente della port authority di Olbia, colpito anch'esso dalla flessione dei passeggeri e delle merci, ma anche con armatori, con il Rina e con Fincantieri, incassando una sostanziale condivisione. Ma a questo punto arriva la presa di posizione di Fincantieri. «Circa le presunte riserve che i vertici di Fincantieri avrebbero sull'affidamento di commesse al cantiere di Sestri Ponente - spiega l'azienda - invitiamo il presidente Merlo a occuparsi del porto di Genova, rimanendo nell'ambito delle proprie competenze». Fincantieri, però, pare anche infastidita dall'annuncio di Merlo del progetto dei traghetti "verdi". «Quanto a progetti relativi a unità Lng o a ogni altro possibile filone di business come già ripetuto in tutte le sedi - si aggiunge - l'azienda è sempre stata sollecita nel sondare il mercato e nell'interloquire con ogni potenziale committente, ma nel rispetto della riservatezza di contatti e trattative che non devono essere ostentate sulla stampa a uso e consumo dai vari direttori commerciali "aggiunti"».

Stile elegante, ma accuse limpide a politici e rappresentanti delle istituzioni che, a più riprese, sono scesi in campo in questi mesi con soluzioni industriali tutte da verificare. Merlo, però, respinge al mittente le parole di Fincantieri, rincarando la dose. «Fincantieri per ora ha solo detto no e non ha presentato proposte veramente credibili - spiega - Si è arroccata in una impostazione che deve mutare e soprattutto essere in sintonia con il profilo di novità che il governo Monti ha enunciato». Poi la stoccata più pesante. «Genova non ha l'anello al naso e non se la fa raccontare - dice - Abbiamo sufficiente storia e conoscenza per capire quando le scelte derivano dal mercato oppure da scelte manageriali soggettive e per questo legittime, ma opinabili». Se non fosse chiaro...

Ma sui "traghetti a gas" la sfida è globale Europa e Asia in campo per il nuovo business

Il Nord Europa si sta già attrezzando, ma anche l'Italia potrebbe presto scendere in campo nella sfida per i traghetti "verdi". L'obiettivo finale è quello di cambiare la propulsione delle navi, via il gasolio, le cui emissioni sono altamente inquinanti, e dentro il gas naturale liquefatto, "Ing-liquefied natural gas". E' la stessa Unione Europea a chiederlo in maniera esplicita in alcuni suoi report, indicando il 2015 come data ultima per l'avvio dell'operazione su larga scala. I vantaggi sono molteplici. Innanzitutto i costi, molto più bassi di quelli attuali, e tali quindi da incidere sulle tariffe oggi applicate per merci e passeggeri. Non è un caso che i primi a condividere questa esigenza siano stati i presidenti dei porti di Genova e di Olbia, quelli cioè più direttamente toccati dalla flessione dei passeggeri nel collegamento con la Sardegna. La sfida, adesso, è quella di legare il governo all'operazione, varando al più presto un piano di incentivi agli armatori per la rottamazione delle vecchie unità. Altri contributi dovrebbero poi essere concessi per l'utilizzo di carburante eco-compatibile o proveniente da energie alternative. Non va nemmeno dimenticato che proprio la Liguria, con l'impianto Eni di Panigaglia, è la regione storicamente più attiva sul fronte del gas naturale liquefatto. A questo punto, però, dovrebbe scendere in campo la nostra cantieristica. Nessun passaggio è però scontato, a cominciare proprio da quest'ultimo. I traghetti "verdi" sono oggettivamente un argomento affascinante, ma l'Italia, in questo momento, continua a pagare un gap competitivo nei confronti dei concorrenti del Far East, ma anche di quei cantieri europei che possono contare su forti incentivi pubblici per la ricerca e l'innovazione. E il rischio fondato è che altri, offrendo condizioni economiche migliori, finiscano per assicurarsi la costruzione. Non per questo la sfida non va giocata. Anzi, Fincantieri è in campo anche su questo fronte. Si muove con molta cautela e con altrettanta riservatezza.

LE RIFORME DI CUI L'ITALIA HA BISOGNO

Roma - E' indubbio che all'interno dei partiti i valori della trasparenza e del rigore morale (e spesso neppure quello della professionalità) non sono avvertiti come fondamentale: un po' come avviene nella società civile per quanto riguarda il rispetto delle regole della fiscalità, della sicurezza in materia di ambiente e di ambiente di lavoro e della concorrenza. Con la conseguenza che anche i molti che hanno creduto nella politica sono oggi travolti dai fatti collettivi. E la sanzione è indistinta.

Il **Governo Monti** c'è essenzialmente per fare quello che la politica non ha saputo fare: per timore di perdere il consenso o per promuovere interessi. Deve compiere scelte che cambiano la costituzione economica materiale del Paese, spesso già scritte, e che hanno il comune denominatore di tagliare gli sprechi, liberare efficienza e ridurre rendite di posizione. Sul tema dello sviluppo le infrastrutture per la crescita saranno realizzate più velocemente, come i porti corridoio e gli stessi terminali retroportuali. Probabilmente anche i servizi ferroviari e portuali saranno liberalizzati per aumentare i volumi di traffico. Addirittura vi sono da attendere alcune misure di riforma del sistema trasportistico: oggi votato a chiudere il mercato, a difendere rendite di posizione, a garantire una forte invadenza della politica nell'amministrazione e regolazione pubblica. Più in generale vi è da attendersi che il pubblico sarà un più distante dall'attività di impresa riservandosi un ruolo più forte nella regolazione trasparente e nelle scelte di politica economica. Maggiore attenzione sarà data alla ricerca attraverso provvedimenti che premino il merito e le alleanze internazionali. In genere vi è da sperare si liberi efficienza per la crescita.

Detto questo, si avverte un po' di amaro. Non tanto perchè prendiamo atto della durezza delle regole del neoliberalismo (quale ricetta altrimenti?); ma perchè le riforme senza la politica (o con una politica che dice solo sì) non sono una cosa positiva. E vi è da domandarsi quale sarebbe la ragione dell'esistenza della stessa politica (e dei relativi costi diretti ed indiretti) se il Parlamento dovesse continuare a non svolgere il suo ruolo (che è quello, non di approvare le leggi proposte dal Governo, ma di fare leggi specialmente nel caso implicino modifiche importanti agli assetti dell'ordinamento). Sarebbe un segno di "ravvedimento operoso" se gli schieramenti politici, prima di consegnare il tutto agli elettori, si rivelassero in grado di collaborare con questo Governo per fare almeno una piccola parte di quanto fino ad oggi non hanno avuto coraggio o la volontà di fare: non limitandosi a votare le proposte del Governo (come avverrà), ma elaborando soluzioni condivise (evidentemente, non per frenare, conservare, attenuare: in breve difendere privilegi). Un esempio potrebbe essere quello della istituzione immediata, e con tempi paragonabili a quelli della legge di stabilità, dell'Autorità dei trasporti (un ente che potrebbe cambiare il comparto rilanciando efficienza e traffici e superando tutti i vari consociativismi) e della revisione dell'intera regolazione dei trasporti e delle infrastrutture (oggi del tutto inadeguata e poco ispirata ai principi del diritto dell'Unione europea).

Un'ultima considerazione alla luce di molti commenti. L'Italia avvierà (speriamo) delle riforme strutturali non perchè volute dalla **Commissione europea** o dalla **Banca centrale** o dal **Fondo Monetario**, ma perchè necessarie per la sua crescita (le stesse riforme l'Italia deve pretendere le compiano anche la Francia e la Germania che spesso non meno dell'Italia hanno mantenuto barriere di accesso ai loro mercati e addirittura strumenti di protezione delle loro economie in contrasto con il diritto dell'Unione Europea). Detto questo, tuttavia, l'Europa è veramente altro. L'Europa è prima di tutto valori costituzionali comuni, libertà fondamentali, promozione dei diritti umani, tutela

dell'ambiente ecc. L'Europa negli anni 50 non è stata fatta da “tecnici” ma da politici di visione (imprenditori, mecenati e politici in senso stretto). Grande poi è stato il contributo di chi negli anni fra gli anni 60 e 80 ha lavorato quotidianamente per cambiare e creare la comunità di diritto appena abbozzata nei trattati del 57 (e che probabilmente va rinnovata). Non confondiamo quindi gli obblighi tecnici di un governo che surroga la politica, con la spinta all'integrazione: che è tema ineludibile della politica in senso lato. E che richiede capacità di innovazione, visione e una forte adesione ai valori che presidiano la persona.

Maurizio Maresca

Bonanni (CISL): è necessario aprire una discussione importante sul porto di Gioia Tauro

Il rappresentante del sindacato auspica un «atteggiamento più sobrio»

È necessario aprire una discussione importante sul porto di Gioia Tauro. Lo ha dichiarato oggi il segretario della Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori (CISL), Raffaele Bonanni, a margine del convegno “Il bene comune - la legalità - il Progetto San Francesco: appuntamento per le nostre proposte socialmente responsabili” organizzato dalla Filca a Reggio Calabria.

Bonanni ha sottolineato che il porto «è un polmone occupazionale, economico e il legame tra la Calabria, l'Italia, l'Europa e tutto il mondo». Il rappresentante del sindacato ha auspicato «una discussione puntuale e trasparente in cui ogni parte metta sul tavolo tutti i propri doveri e anche i propri diritti. Una mancanza di discussione trasparente e forte su quella realtà - ha aggiunto - non aiuta né le aziende né i lavoratori e né le istituzioni che farebbero bene però a tenere un atteggiamento più sobrio».

Gioia Tauro - ha concluso Bonanni - «è importante se sta dentro di un sistema di comunicazione mondiale e deve starci non estraniandosi nelle regole, nei comportamenti, nell'efficienza e anche nei diritti dei lavoratori. Deve starci a tutto tondo. Ecco perché è necessaria una discussione priva di clamori ma densa di responsabilità e serietà».