

# RASSEGNA STAMPA 25 GIUGNO 2012

Fonte:



## **Investimenti cinesi l'Italia dimenticata**

Pechino - La Cina, assetata di materie prime per le sue imprese, essenziali per la prosecuzione del forte sviluppo del paese, investe sempre più soldi in tutto il mondo. Ma se numero e valori di investimenti diretti e di contratti cinesi sta crescendo un po' in tutto il mondo, l'Italia resta per Pechino una «destinazione irrisoria». A rilevarlo è un rapporto del Centro Studi di Confindustria (Csc) che analizza nel dettaglio il trend di espansione degli investimenti della Repubblica Popolare all'estero.

Forte della sua posizione di prima potenza industriale (con il 21,7% di quota sulla produzione mondiale), la Cina da anni si muove sullo scacchiere globale con le sue imprese per garantirsi l'approvvigionamento di materie prime, attraverso investimenti diretti all'estero (Ide) e contratti. Il Csc spiega che gli Ide realizzati dalle imprese cinesi, per lo più a controllo statale, sono in costante crescita: dai 10,2 miliardi di dollari nel 2005 ai 72,7 nel 2011, per un totale di 309 cumulati in sette anni dal 2005 al 2011. Per la quasi totalità sono indirizzati all'estrazione, alla lavorazione e all'invio in Cina di energia, metalli e altri input primari di origine agricola e non. Nel periodo 2005-2011 144,7 miliardi di dollari sono stati investiti nel campo dell'energia (carbone, gas, petrolio, energie alternative), 79,9 nei metalli (ferro, acciaio, rame, alluminio), 6,6 nell'agricoltura. Le risorse naturali hanno quindi assorbito nel complesso il 75% degli Ide cinesi.

Gli investimenti cinesi in risorse naturali sono effettuati senza particolari vincoli geopolitici o di distanza geografica. Le quote nei vari continenti sono tra loro molto simili, con America del Nord e del Sud intorno al 15% del valore dei 7 anni, due punti percentuali sopra Europa, Oceania e Africa (intorno al 13%) e una netta prevalenza della quota destinata all'Asia (28,1%), che è il continente più vasto. Tra i vari paesi l'Italia è una destinazione irrisoria degli investimenti cinesi. Solo uno tra quelli realizzati nel 2005-2011 (294 in totale) è stato fatto in Italia (250 milioni di dollari, nel settore delle costruzioni). E solo uno dei contratti (su 124) è stato siglato con un'impresa italiana (970 milioni di dollari, nel settore delle telecomunicazioni).

Grazie alla rapida crescita degli ultimi anni, conclude Confindustria, la Cina sta quindi scalando la classifica dei paesi che generano i maggiori flussi di Ide in uscita. Nel 2010 è salita al quarto posto, con il 5,1% del totale mondiale. Resta, però, dietro alla Francia (6,4%) e alla Germania (7,9%). E gli USA sono lontani (24,9%).

## **Royal Caribbean assume a Genova**

Genova - Royal Caribbean continua a puntare sul mercato italiano delle crociere e lo fa investendo soprattutto su Genova dove, dagli uffici di Corte Lambruschini, sono pronte nuove assunzioni per ampliare l'organico del gruppo oltre che investimenti freschi per migliorare i servizi che la compagnia offre ai passeggeri, sia a terra che a bordo delle navi. A confermare il momento positivo di Royal Caribbean è Mario Pasquero, da alcuni mesi nuovo commercial manager in Italia.

### **La tragedia della Concordia ha fortemente penalizzato l'intero mercato nazionale delle crociere. Vi sareste mai aspettati di avere una ripresa del genere?**

«Abbiamo sempre creduto di poter fare ottimi numeri, anche se ci sono stati un paio di mesi piuttosto difficili per tutti. Ma le cose in poco tempo sono cambiate e le prenotazioni per la stagione in corso sono andate oltre le nostre aspettative. Se consideriamo anche il difficile momento di crisi economica globale tutto questo rappresenta per noi un successo ancora maggiore».

### **Come è stata possibile questa inversione di tendenza?**

«L'azienda ha deciso di tenere tariffe piuttosto basse a fronte di un'alta qualità che viene comunque offerta al turista. E poi, per quanto ci riguarda, nel prezzo della crociera è davvero tutto incluso, chi sale a bordo delle nostre navi non deve tirare fuori un euro per gli extra».

### **E su Genova, quali saranno i prossimi passi di Royal Caribbean?**

«Come prima cosa abbiamo in programma di aumentare il numero dei nostri dipendenti diretti proprio perché la compagnia crede moltissimo nel mercato italiano e per il futuro ci auguriamo di poter assistere ad una veloce e progressiva crescita del gruppo. Non solo: anche dal punto di vista operativo, il porto di Genova sarà riconfermato come uno degli scali più importanti su tutto il territorio nazionale».

### **Il rapporto fra la città e i crocieristi non è sempre positivo: negozi chiusi, poche attrazioni, scarsa assistenza ai visitatori. Voi che giudizio date?**

«Non credo che tutto questo sia vero. Per quanto ci riguarda abbiamo avuto dal principio ottimi rapporti con l'amministrazione locale, l'Autorità portuale e più in generale con tutte le componenti del tessuto economico cittadino che hanno appoggiato i nostri investimenti. Da parte dei turisti, poi, c'è un alto gradimento verso la città ed i giudizi che raccogliamo dalle nostre schede valutative sono più che buoni. Ovviamente le cose si possono ancora migliorare e da parte di Royal c'è il massimo impegno perché questo avvenga anche attraverso un dialogo costante con le istituzioni e le associazioni di categoria».

### **Non solo Genova: la vostra compagnia crede molto anche nel porto della Spezia.**

«Lo scalo spezzino rappresenta indiscutibilmente un importante punto d'arrivo per le nostre navi. E questo per le straordinarie possibilità offerte dal territorio, ricco di cultura, bellezze naturali e geograficamente strategico rispetto alle più importanti e conosciute città d'arte italiane».

### **Il mercato delle crociere, archiviato il 2012, continuerà a crescere?**

«Le sensazioni che abbiamo in questo momento sono positive anche se è impossibile fare previsioni a lungo termine. Il gradimento verso vacanze di questo tipo però aumenta di anno in anno. E questo accade non solo nel Mediterraneo ma anche in tutto il resto del mondo».

## **Carnival, utile sopra le attese**

Miami - Il gruppo Carnival ha chiuso il secondo trimestre con ricavi per \$ 3,5 miliardi, a fronte dei \$ 3,6 miliardi dello stesso periodo di un anno fa. L'utile si è attestato a \$ 216 milioni rispetto ai \$ 204 milioni di un anno fa. Su base non Gaap, con un unrealized charge di \$ 145 milioni su derivati per il carburante, si riduce a \$ 14 milioni. Negli ultimi tre mesi il gruppo ha ottenuto risultati superiori rispetto alle previsioni con profitti per azione pari a 20 centesimi.

Senza Costa Crociere le prenotazioni sono aumentate dell'8% mentre quelle del marchio italiano, sorrette da promozioni, sono salite del 25%. Per l'intero esercizio il gruppo prevede una flessione fra il 3% e il 4% dei proventi per cabine disponibili.

## **Al via la Bari-Durazzo**

Bari - Cresce nel porto di Bari l'offerta di traghetti e servizi marittimi per l'Albania. A partire da sabato 23 giugno, lo scalo del capoluogo pugliese si arricchisce ulteriormente con un nuovo collegamento dedicato al trasporto di merci rotabili e passeggeri con il porto di Durazzo.

La nuova linea della Tnitsea Shippin Lda sarà operata dalla m/n European Voyager che offrirà un servizio regolare e annuale.

La nave, che lo scorso anno operava su Brindisi, raggiunge una velocità di circa 18 nodi e coprirà la rotta in poco più di 6 ore. Durante la stagione estiva, a supporto dei picchi di traffico, dal 20 luglio al 10 settembre 2012, le partenze saranno giornaliere. La capacità della nave è di 1.400 persone di cui 326 in con sistemazione in cabine di varie categorie, completamente rinnovate al loro interno. Il garage della European Voyager carica circa 400 auto oppure 450 metri lineari ( 30 camion da 15 metri) + 110 auto.

Particolarmente soddisfatto il Presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani, che ha commentato: «La scelta della compagnia, è un voto di fiducia, per il servizio di elevata qualità e competitività che abbiamo saputo offrire nel porto di Bari. Oggi il nostro porto è considerato punto di riferimento per il traffico con l'Albania e raccoglie oltre il 75% del traffico europeo diretto in Albania, Brindisi poco meno del 10%, e il resto, tra gli altri porti italiani»

## **Grimaldi Lines punta su Savona**

Savona - A partire dal 28 giugno la Grimaldi Lines di Napoli collegherà tre volte la settimana il porto di Savona con Barcellona e Valencia, in Spagna. La linea sarà operata dai traghetti "Eurocargo Cagliari" e "Eurocargo Alexandria", che hanno una capacità di carico di 140 semirimorchi. Le partenze da Savona sono previste ogni martedì giovedì e sabato. L'accordo tra Grimaldi e Savona Terminal Auto prevede lo sbarco e imbarco di rimorchi e trailer con personale di Savona Terminal e della Compagnia portuale.

## **LIVORNO, GALLANTI DIFFIDA I TERMINALISTI**

**Livorno** - Diffide in arrivo ai terminalisti che non rispettano le regole e piano regolatore approvato in dieci mesi: è la risposta indiretta del presidente del porto di Livorno, Giuliano Gallanti, ai sindacati che lo accusano di non volerli incontrare su un tema delicato come la difesa del lavoro. "L'Authority non svolge il proprio ruolo" accusa Simone Angella, della Filt-Cgil, che sottolinea la presenza di 650 lavoratori in cassa integrazione sui 1.500 lavoratori portuali di Livorno. Presidente da poco più di un anno, il genovese Gallanti ha dovuto affrontare una serie di problemi precipitati nel giro di pochi giorni, alcuni di pertinenza dell'Autorità portuale, come le critiche della compagnia da crociera americana Carnival, e altri no, come la tassa demaniale imposta dalla Regione ai terminalisti, fino alla contestazione di mercoledì scorso da parte dei sindacati, durante la riunione del Comitato portuale.

### **Di che cosa si è parlato in Comitato?**

"E' stato adottato il progetto di piano regolatore che il porto aspetta da 60 anni. Adesso sarà inviata alla Vas (valutazione ambientale strategica). Il prp prevede la zonizzazione precisa delle funzioni portuali, che oggi sono disperse. Saranno concentrate ognuna in un terminal. Il tema più delicato è la destinazione delle banchine a terminal crociere, in modo che i turisti non debbano più sbarcare fra container e balle di cellulosa. Un'altra novità è il terminal darsena Europa ridimensionato. Il nuovo progetto ha ridotto il progetto originale, che potrà quindi essere realizzato in pochi anni, con una spesa di qualche centinaio di milioni di euro, mentre prima costava un miliardo".

### **L'iter di approvazione del prp del porto di Genova, di cui lei è stato presidente, è durato cinque anni. Dieci anni dopo, i tempi burocratici sono ancora questi?**

"No, l'iter è molto più semplice. Non c'è più la valutazione d'impatto ambientale e la decisione della Regione è molto più rapida. Inoltre abbiamo lavorato in parallelo al Comune, che ha già predisposto l'adeguamento al piano regolatore cittadino. A Genova inoltre ci fu il freno da parte del presidente della Regione Liguria, Sandro Biasotti, per motivi politici. A Livorno stimiamo che l'approvazione definitiva arrivi in 8-10 mesi".

### **Quattro rappresentanti dei lavoratori hanno votato contro il piano per protesta, nonostante lo condividessero. La accusano di non averli voluti incontrare.**

"Non è vero, il tavolo c'è. E' stato il sindaco a rimandare la riunione al 28 giugno e loro hanno approfittato del pretesto... Alla Cgil (a cui sono iscritti i quattro membri "dissidenti" del Comitato, ndr) devo chiedere un chiarimento anche a livello politico. Che cosa c'entra il prp con il tavolo sul lavoro? Fra l'altro non è l'Authority che produce i posti di lavoro, ma i terminalisti".

### **L'Agelp, che fornisce la manodopera secondo l'articolo 17 della legge 84, è in difficoltà?**

"Non lo nego, ne parleremo insieme proprio oggi (ieri per chi legge, ndr). La soluzione è creare un nuovo soggetto con cui trovi applicazione l'articolo 17. Occorre che ne facciano parte tutte le imprese di servizio (articoli 16 e 18), mentre oggi sono presenti solo alcuni. E soprattutto che i terminalisti rispettino le norme, invece di chiamare articoli 16 per i lavori che spettano all'articolo 17. Abbiamo già inviato dieci diffide, seguiranno provvedimenti".

## **Di chi si tratta?**

“Fra dieci giorni avremo i risultati delle ispezioni e ci saranno belle sorprese, soprattutto per quelli che oggi gridano più forte”.

## **Che cosa risponde al comandante della “Carnival Breeze”, che si è rifiutato di attraccare se non gli veniva offerta una banchina decente?**

“Nessuno si aspettava un boom del settore così forte. Il prp prevede la costruzione del terminal crociere. Non sarà pronto domattina, ci vorrà qualche mese per trovare un molo su cui spostare i traffici di prodotti forestali. Nel frattempo compagnia portuale e Porto Livorno 2000 (il terminalista che gestisce le navi passeggeri) devono smettere di litigare e imparare a convivere”.

Alberto Ghiara

-----

## **LA PRECISAZIONE DELL’UFFICIO STAMPA DEL COMUNE DI LIVORNO:**

“Correttamente il presidente Gallanti indica che tecnicamente lo spostamento del tavolo è stato fatto dal Sindaco di Livorno. In sostanza questo spostamento è avvenuto dopo varie telefonate con le quali veniva richiesto di non mescolare i due temi (Prg del Porto e questione dei lavoratori) prima del comitato portuale del 20 giugno scorso”.

Alessandro Cosimi-Sindaco di Livorno

# «Al Colombo 3,5 milioni di passeggeri»

**GENOVA.** Un aeroporto strategico per l'Italia, capace di trasformarsi in porta d'accesso del traffico europeo in ragione del suo fare parte del programma Ue di finanziamento delle infrastrutture ferroviarie continentali (Ten-T) e del già pianificato potenziamento delle connessioni intermodali. Il futuro del "Cristoforo Colombo" potrà essere radioso, se si realizzeranno le opere infrastrutturali da tempo progettate e solo in parte finanziate. Lo dice l'Enac nel suo recente Piano nazionale degli aeroporti, il cui dettaglio il *Secolo XIX* è in grado di mostrare in anteprima. Il quadro che emerge dal rapporto, annunciato anche dal ministro per lo Sviluppo economico Corrado Passera, è, per alcuni aspetti, confortante. Nell'individuare i nuovi sistemi aeroportuali del Paese, l'Ente nazionale per l'aviazione civile inserisce Genova nel sistema del Nord Ovest, comprendente Malpensa e Linate, Bergamo e Brescia, Cuneo e Torino. Ad ognuno di questi scali l'Enac attribuisce un ruolo specifico e un certo numero di passeggeri stimati al 2030. Il sistema, nel suo complesso, è dato in forte crescita con uno scenario minimo a 72,5 milioni di passeggeri e uno scenario massimo a 84 milioni.

Nel 2011 i 38 aeroporti italiani hanno movimentato 149 milioni di passeggeri, registrando un incremento del 6,5% rispetto al 2010. Da qui al 2030 cresceranno tutti (sono 300 milioni i passeggeri previsti), ma lo dovranno fare in maniera diversa, chi sulle persone, chi sul cargo, chi sui collegamenti nazionali e chi invece su quelli internazionali e intercontinentali. In quest'ottica l'Ente traccia la rotta per quello che dovrà svilupparsi come un «sistema integrato» di scali, dove ciascuno giocherà un ruolo specifico.

Per Genova quel ruolo si traduce in «gateway nei confronti del traffico "inbound" europeo». Tecnicamente, il termine "inbound" si riferisce al traffico in arrivo, in entrata e di ritorno. In buona sostanza: pas-

seggeri che arrivano a Genova, che vi transitano per accedere magari ad altre infrastrutture (il porto, la linea ferroviaria veloce) o che semplicemente vi tornano dopo essere da qui partiti. Che non sia un ruolo di poco conto lo si capisce dallo scenario tracciato per il vicino Torino Caselle, che in termini numerici è destinato a crescere ben oltre il "Colombo", ma per il quale si configura un

«ruolo strategico nella rete nazionale» in funzione del suo essere «porta di accesso a un denso bacino d'utenza». A Genova il bacino d'utenza manca, e in parte continuerà a mancare, ma tale limite non preclude allo scalo la possibilità di diventare snodo cruciale per il traffico europeo in entrata.

Guardando ai numeri, il "Colombo" è quotato al 2030 da un minimo

di 2 milioni di passeggeri a un massimo di 3,5 milioni. Torino è destinato a pesare più del doppio, da un minimo di 5,5 milioni a un massimo di 6,5 milioni di passeggeri.

«Non è tanto il numero di passeggeri movimentati a fare la differenza, ma il ruolo che si va a giocare nell'ambito del sistema Nord Ovest. - commenta Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova, l'azionista che controlla il 60% di Aeroporto di Genova Spa - È chiaro che il ruolo assegnato a Genova è di grande rilevanza europea: ci troviamo all'incrocio dei corridoi europei, siamo una porta sul Mediterraneo, possiamo fare molto attraverso nuovi collegamenti ad hub strategi-

ci». Le condizioni per essere ottimisti, insomma, ci sono. Lo sviluppo del sistema aeroportuale del Nord Ovest, peraltro, promette di avere interessanti ricadute economiche sul territorio, basti pensare che i 149 milioni passeggeri del 2011 hanno generato un ritorno stimato in almeno 100 miliardi di euro sul sistema economico italiano.

Ma l'Enac traccia con altrettanta chiarezza le tappe giudicate fondamentali affinché il traguardo possa essere raggiunto. Per Genova, in particolare, l'elenco delle opere che occorre realizzare è lungo e non completamente garantito in termini di copertura finanziaria. Se è vero che il Terzo valico è giunto a un punto positivo di svolta, con 6,1 miliardi di investimento previsto (oggi finanziato al 12% ma programmato per i seguenti lotti), altrettanto vero è che esistono opere minori ugualmente cruciali il cui finanziamento è a carico in tutto o in gran parte della società di gestione. L'ampliamento dei parcheggi richiede 1,5 milioni, la bretella di collegamento al piazzale ne richiede otto, il terminal dei bus con relativo parcheggio di interscambio assorbirà 19 milioni.

«Interventi che potranno essere realizzati solo se la società di gestione avrà un socio industriale privato», dice Merlo, da due anni alle prese con la cessione sul mercato della quota controllata dall'Authority. Lo stesso piano di ampliamento del terminal vale 21,7 milioni: il progetto, definitivo, deve essere finanziato dalla società di gestione dello scalo.

## PORTO, PRIMO ATTRACCO PER "TANIT" NUOVO TRAGHETTO PER LA TUNISIA

È ATTRACCATO a ponte Andrea Doria "Tanit", il traghetto che coprirà la tratta Genova-Tunisi. La nave, di proprietà della Ctn Tunisia Ferries, è lunga oltre 212 metri, può trasportare 3 mila passeggeri con oltre mille auto al seguito. Il primo viaggio è previsto per oggi con destinazione Tunisi



## Gli ultimi ruggiti della *Tiger* per intercettare nuovi traffici

È possibile attirare nuovi traffici nel porto di Genova senza realizzare grandi infrastrutture, ma semplicemente attraverso miglioramenti nella filiera logistica che ridurrebbero di oltre il 20% il tempo di transito da nave ad interporto. Questo il risultato presentato, dopo tre anni di lavoro, da GFC Genoa Fast Corridor, parte specifica del più ampio Progetto Tiger, nel corso di un incontro tenutosi al Genoa Port Center la scorsa settimana. “La sperimentazione è stata affascinante - ha sottolineato Maurizio Anselmo, Project leader Progetto Tiger - perché ci ha permesso di analizzare le comunicazioni tra Genova e l’inland, facendo emergere molti ‘colli di bottiglia’ assolutamente superabili senza interventi strutturali. In questi casi bastano piccoli interventi sul software, ottimizzazione di processo, organizzazione diversa del lavoro, *common practice* condivise, per arrivare ad un risultato sorprendentemente positivo. Con questa sperimentazione abbiamo ottenuto una riduzione del *transit time*, da nave ad interporto, nell’ordine del 22%.” Uno studio in un certo senso rivoluzionario che, se accolto positivamente dalla comunità portuale, potrebbe essere industrializzato e portare, così, un sensibile aumento dei traffici nel Porto di Genova. “Traffici reali e non teorici - sottolinea Anselmo - visto che ci sono 1,5 milioni di Teu destinati al mercato italiano provenienti dai porti nordeuropei, che potrebbero essere intercettati. L’industrializzazione, però, non potrà avvenire con il solo intervento di qualche singolo soggetto privato, ma dovrà coinvolgere l’intera portualità e, per passare dalla sperimentazione alla pratica, è necessario diffondere questo progetto fra gli operatori portuali, le compagnie di navigazione, gli operatori logistici”. Rimane un solo nodo, di carattere culturale, fatto di pratiche di lavoro consolidate nel tempo. “La mentalità è dura a modificarsi - conclude Anselmo - ma la portualità e la logistica sono fatte da persone con grande senso pratico che, messe davanti a numeri favorevoli, potranno cambiare la loro visione.”

## Da Taranto parte il rilancio della Puglia logistica

Una firma romana potrà dare nuovo impulso allo sviluppo del porto di Taranto, che soprattutto nei traffici containerizzati sta soffrendo gli effetti della crisi globale. La scorsa settimana rappresentanti dei Ministeri di Infrastrutture, Coesione territoriale e Ambiente si sono incontrati nella capitale con i vertici di Taranto Container Terminal (partecipata da Hutchison ed Evergreen) e dell'autorità portuale ionica, per siglare un accordo che sblocca circa 260 milioni di euro – 100 di provenienza privata e il resto di fondi pubblici, di cui 90 conferiti dall'authority – destinati a un intensivo up-grade strutturale delle banchine tarantine. Con l'obiettivo di raggiungere i 700.000 TEUs movimentati entro 2 anni e di superare il milione entro 3, verrà rinnovata la diga foranea e la profondità dei fondali sarà portata fino a 16,50 metri per i primi 900 metri di banchina del TCT e a 15 metri per gli altri 900 metri. Inoltre l'AP guidata da Sergio Prete consegnerà entro 12 mesi alla società terminalistica altri 550 metri di banchina, come previsto dal contratto di concessione in essere dal 1998. Da parte sua Taranto Container Terminal si è impegnata a investire nel rinnovo dei mezzi per la movimentazione e nell'acquisto di gru adatte a lavorare le grandi portacontainer transoceaniche, il 'target' del porto di Taranto. Un progetto ambizioso che si integra con la nascita Piastra Logistica e che, sul fronte commerciale, ha visto il coalizzarsi del cluster marittimo locale ma non solo: "Anche noi, come Confapi Trasporti – spiega Riccardo Fuochi, Amministratore delegato di Logwin, Presidente Confapi Trasporti e Vice Presidente nazionale del Propeller Port Club – abbiamo voluto fare la nostra parte organizzando una missione a Shanghai in occasione di un'importante fiera logistica internazionale per promuovere l'Apulia Logistics System, il 'brand' con cui gli operatori pugliesi si sono presentati all'estero". La missione, a cui hanno partecipato, oltre a Confapi Trasporti, anche Confapi Puglia, la CCAA di Bari e circa 20 operatori locali, ha riscontrato un buon successo: "I cinesi si sono dimostrati interessati alle potenzialità del sistema portuale pugliese" assicura infatti Fuochi, delineando poi la sua 'visione' di questo percorso di crescita: "Taranto, in particolare, può diventare un vero e proprio hub per tutte le merci di provenienza orientale dirette nei Balcani o in Nord Africa, oltre a proporsi come ideale punto di smistamento del groupage marittimo destinato al Sud Italia, che oggi viene sbarcato nelle destinazioni tradizionali come Genova e La Spezia". Ma se Taranto, col suo TCT – "i cui azionisti Hutchison ed Evergreen sono due realtà internazionali in grado di garantire un sostegno fondamentale a questo progetto" – si pone quale snodo centrale del sistema logistico pugliese ("potrebbe diventare la Singapore del Mediterraneo" si sbilancia Fuochi), fondamentali nell'ottica del rilancio delle merci oltre Adriatico sono anche gli altri scali regionali, come Bari e Brindisi: "Essendo molto ben collegati con Grecia, Albania e Montenegro, questi porti saranno un anello fondamentale nella catena distributiva delle merci che dal Far East sbarcheranno sulle coste ioniche". "Il nostro ruolo come Confapi Trasporti – conclude Fuochi – non riguarda direttamente lo sviluppo infrastrutturale, ma può essere significativo sotto l'aspetto commerciale. Vogliamo infatti contribuire a portare nuovo traffico a Taranto, senza il quale gli investimenti in gru e banchine non avrebbero un impatto concreto".

## È fatta per Tirrenia a CIN, ma a certe condizioni

Avviata meno di un mese fa l'istruttoria sull'acquisizione di Tirrenia da parte di CIN (*S2S n.23/2006*), l'Antitrust la settimana scorsa ha concluso che l'operazione potrebbe causare alcuni problemi in termini di concorrenza e ha quindi stabilito alcune condizioni per dare il proprio placet. L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha infatti stabilito che "sulle rotte ove si verifica una sovrapposizione dell'operatività delle parti (cioè Moby e Tirrenia, *ndr*) e, in particolare, sulla Genova - Porto Torres, Genova - Olbia, Civitavecchia - Olbia, prevalentemente per il trasporto passeggeri, e Genova - Olbia, Civitavecchia - Olbia e Livorno - Cagliari, per il trasporto merci, l'operazione è suscettibile di costituire una posizione dominante in capo a CIN, a fronte, da un lato, della scarsa capacità degli operatori concorrenti attuali di esercitare un'efficace pressione competitiva, e dall'altro lato, dell'esistenza di barriere alla possibilità di ingresso di altri soggetti sulle rotte interessate a causa della congestione delle banchine nei porti di partenza e destinazione, in particolare nelle stagioni e negli orari di punta". Ecco quindi le condizioni al via libera poste dall'Antitrust: da subito e per la stagione estiva 2013 Tirrenia e Moby dovranno offrire ai passeggeri delle rotte Civitavecchia - Olbia, Genova - Olbia e Genova - Porto Torres una serie di sconti e riduzioni di prezzo, fra cui una tariffa speciale per i residenti in Sardegna. Inoltre, sulle stesse rotte, nelle stagioni estive 2012 e 2013, le due compagnie dovranno applicare, al netto delle promozioni, "livelli tariffari tali da mantenere invariato il ricavo medio unitario realizzato da Moby nella stagione estiva 2009, quando i prezzi erano particolarmente favorevoli ai consumatori, salvo un incremento diretto a neutralizzare gli effetti derivanti dalla variazione del prezzo medio del carburante tra il 2009 e il primo trimestre 2012". Imposta anche la cessione di rotte: "Moby deve cessare di svolgere il servizio di trasporto merci sulla Livorno - Cagliari, a fronte dell'eventuale manifestazione di interesse a entrare di un nuovo operatore", e "in ogni caso deve cessare di operare sulla Genova - Porto Torres dove continuerà invece ad operare CIN/Tirrenia". Meno chiaro quanto previsto in termini di cessione di capacità di trasporto: "Per le stagioni estive 2013 e 2014, Moby e CIN/Tirrenia dovranno cedere ad altri operatori il 10% della rispettiva capacità di trasporto misto di passeggeri e merci su ciascuna delle rotte Civitavecchia - Olbia e Genova - Olbia. Tale capacità di trasporto dovrà essere ceduta da Moby e CIN/Tirrenia a un prezzo ridotto rispetto alle tariffe finali praticate dalle due società. In questo modo si creerà maggiore concorrenza sul prezzo finale praticato ai consumatori. La procedura di cessione dovrà essere affidata ad un soggetto terzo indipendente". Infine Moby e CIN/Tirrenia, nel periodo 2012-2016, non devono stipulare, o devono rescindere con effetto immediato, gli accordi di code-sharing e qualsiasi altra tipologia di accordo finalizzato alla commercializzazione dei titoli di viaggio che intercorra con operatori concorrenti, o con soggetti a questi riconducibili, relativamente alle rotte Civitavecchia - Olbia, Genova - Porto Torres e Genova - Olbia. Ettore Morace, amministratore delegato di CIN, ha definito il provvedimento dell'AGCM "un ulteriore passo avanti", spiegando che "il contratto con il commissario straordinario è già firmato ed era vincolato all'autorizzazione dell'Antitrust". Da Moby non sono giunti commenti, mentre secondo notizie di agenzia il gruppo Lauro di Napoli e la Regione Sardegna si sarebbero rivolte all'Autorità per segnalare la disponibilità ad essere ascoltate. Mediterranea Holding, in particolare, società guidata da Salvatore Lauro che tentò l'acquisizione di Tirrenia, avrebbe chiesto l'accesso agli atti dell'assegnazione della gara per la privatizzazione dell'ex compagnia di bandiera, col probabile intento di promuovere un ricorso. Intanto da Bruxelles è arrivata l'ennesima reprimenda in materia di appalti pubblici per i servizi regionali di trasporto marittimo. La Commissione Europea, infatti, ha inviato un parere motivato (secondo passaggio del procedimento di infrazione per la violazione del diritto dell'Unione) all'Italia per sollecitarla a conformarsi alle norme dell'UE in materia di appalti pubblici. "L'Italia" si legge nella nota di Bruxelles "ha omesso di indire gare per l'aggiudicazione di tre appalti pubblici di servizi gestiti da tre compagnie di navigazione regionali in Campania, Lazio e Sardegna (Caremar, Laziomar e Saremar, *ndr*). I contratti sono scaduti alla fine del 2008 e sono stati prorogati automaticamente senza procedure di gara per l'assegnazione dei nuovi contratti. Se l'Italia non informa entro due mesi la Commissione in merito alle misure adottate per assicurare il pieno rispetto del diritto dell'Unione, la Commissione può adire la Corte di Giustizia dell'UE". La Commissione ha sottolineato come non sia indispensabile la privatizzazione di queste tre società, bensì il rispetto delle regole europee in materia di assegnazione di sovvenzioni mediante gare, e ha evidenziato come "una procedura di gara per il servizio pubblico sia particolarmente importante nel golfo di Napoli in cui diversi operatori sono in concorrenza con Caremar".

## Risultati ed investimenti in crescita per Interporto Rivalta Scrivia

Ricavi totali a 53,2 milioni di euro (+16,5% rispetto al 2010), margine operativo lordo a 9,5 milioni di euro (+10,1%), risultato netto positivo per 1 milione di euro (+24,3% rispetto agli 807 mila euro del 2010) e circa 6 milioni di tonnellate di merci movimentate (+33,3%). Sono questi, in sintesi, i numeri di bilancio (positivi e in crescita) che hanno convinto il gruppo belga Katoen Natie a firmare nelle scorse settimane un accordo vincolante per rilevare, entro fine estate, il 90% della società Interporto Rivalta Scrivia SpA. A livello di risultati consolidati, il 2011 di Interporto Rivalta Scrivia e Movirs S.r.l. (società posseduta al 100% specializzata nello stoccaggio e movimentazione delle merci) si è chiuso con ricavi totali pari a 56,2 milioni di euro (+16,8 rispetto rispetto all'esercizio precedente), Mol pari a 12,8 milioni di euro (+7,5% rispetto al 2010) e risultato netto pari a 1,1 milioni di euro. L'amministratore delegato di Interporto Rivalta Scrivia, Roberto Arghenini, dettaglia questi risultati sottolineando che la società cresce da 12 anni consecutivamente. "Nell'ultimo esercizio un forte sviluppo è stato registrato soprattutto nella cosiddetta 'logistica del freddo', i cui ricavi sono passati in dodici mesi da 5,9 a 7,8 milioni di euro. Un valore che posiziona questa nicchia merceologica al terzo posto nella classifica dei ricavi per tipologia di business dietro a grande distribuzione (11,9 milioni di euro) e materie prime (7,8 milioni di euro)". Questo sviluppo è stato possibile anche grazie all'implementazione delle attività presso la filiale operativa di Nocetolo di Gattatico (Reggio Emilia), dove vengono oggi gestiti quasi 2,5 milioni di colli tra prodotti surgelati e freschi alimentari. "Gli investimenti effettuati nel 2011 sono cresciuti del 93% rispetto a quelli realizzati nell'esercizio precedente, passando da 15 a 29 milioni di euro, e manterremo gli stessi livelli anche nel 2012, concentrandoci soprattutto nelle strutture per la grande distribuzione, e nel 2013, dedicando particolare attenzione ai prodotti alimentari". Un contributo importante all'incremento nella movimentazione delle merci (passate da 4,5 a 6 milioni di tonnellate in dodici mesi) è stato dato anche dal crescente sviluppo dei traffici intermodali ferro- gomma soprattutto dal Rivalta Terminal Europa. Arghenini su questi aspetti ha spiegato: "Oltre ai servizi ferroviari ormai consolidati con i porti liguri di La Spezia e di Genova, con Padova, Modena e con il Terminal SGT di Pomezia (Roma), stiamo cercando di definire, sempre in partnership con il Gruppo Ferrovie dello Stato, un nuovo collegamento su ferro tra Rivalta e Catania". Ogni mese l'interporto gestisce un flusso di traffico pari a 150 treni. L'amministratore delegato di Interporto Rivalta Scrivia ha aggiunto infine che, a livello prospettico, l'esercizio 2012 dovrebbe registrare un ulteriore incremento dei ricavi nell'ordine dell'11%, che sarebbe un risultato particolarmente significativo considerando il periodo di grave crisi economica che tutta l'industria nazionale sta attraversando. Nel triennio 2009 – 2011 il trend di crescita di Interporto Rivalta Scrivia dal punto di vista finanziario e operativo è stato notevole: i ricavi sono cresciuti del 26,3%, le merci movimentate del 50%, mentre lo sviluppo della dotazione infrastrutturale è testimoniata dai 70.000 mq di nuovi magazzini coperti dedicati alla logistica diventati operativi negli ultimi tre anni. Sul fronte occupazionale i dipendenti diretti sono passati dalle 108 unità del 2009 alle 117 unità del 2011, per un totale complessivo di addetti, tra personale diretto ed indiretto, che raggiunge oggi i 750 lavoratori.

Nicola Capuzzo

## Il porto di Gioia Tauro ritrova 100 ettari in Tribunale

Dopo una battaglia giudiziaria durata quasi 10 anni, il Tribunale di Reggio Calabria ha chiuso, almeno in primo grado, il contenzioso che vedeva opposti il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria (organo facente capo agli enti locali, Regione Calabria in primis) e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, con una sentenza che consentirà a quest'ultima di disporre pienamente di un'ulteriore vasta area retro portuale, già destinata a diversi progetti di sviluppo. La lite ha radici temporali nei primi anni '70, quando la Cassa del Mezzogiorno incaricò il Consorzio di espropriare circa 500 ettari di aree private per la realizzazione di due progetti: il porto industriale e il V Centro Siderurgico. Quest'ultimo, però, a espropri ancora in corso, si rivelò economicamente insostenibile sicché, presa coscienza della potenziale polifunzionalità dello scalo, si decise (attraverso diversi atti, fra cui il più rilevante la Delibera 9081 del Commissario del Governo per l'intervento nel Mezzogiorno) di destinare un centinaio di ettari invece che al centro siderurgico, ad uso portuale. Terminati negli anni '90 i lavori di allestimento delle aree portuali, nel 2002 la Capitaneria procedette alla delimitazione del demanio marittimo e consegnò le aree demanializzate all'Autorità Portuale. Il Consorzio impugnò i relativi atti, sostenendo che nella zona demaniale erano state incluse anche aree (per circa 100 ettari) espropriate dal Consorzio stesso nell'ambito del progetto relativo al centro siderurgico, aree di cui si riteneva proprietario (contrariamente a quelle relative al progetto portuale, per le quali il Consorzio non ha rivendicato il possesso). Il Tribunale reggino ha riconosciuto al Consorzio la proprietà delle aree espropriate per il progetto siderurgico, ma per quanto riguarda la porzione contesa di esse, ha risolto il contenzioso – sostanzialmente fondato sulla loro inclusione o meno nell'area demanializzata – applicando il principio dell'onere della prova. La sentenza spiega infatti che il Consorzio, presentando una documentazione incompleta (in particolare non è stata prodotta la relazione e la planimetria allegata alla summenzionata, determinante Delibera), non vi ha adempiuto e che quindi “deve ritenersi corretta la decisione assunta dall'Amministrazione marittima, in sede di verbale di delimitazione, di dare prevalenza alla destinazione di fatto della zona: ossia alla sua idoneità funzionale ai pubblici usi del mare”. Il Consorzio, al centro nelle scorse settimane di una procedura di commissariamento per alcune – l'espressione è del TAR calabrese – “criticità di bilancio e di gestione”, non ha rilasciato dichiarazioni sulla sentenza, ma neppure l'Autorità Portuale (né i suoi legali, gli avvocati Alberto Rossi e Alberto Torrazza dello Studio NCTM) ha commentato la decisione del Tribunale di Reggio. E' possibile che ciò sia dovuto alle ragioni addotte dal giudice per rigettare le domande risarcitorie proposte dall'ente guidato da Giovanni Grimaldi. L'Authority, infatti, aveva chiesto i danni, lamentando l'impossibilità, protrattasi per anni, di dare in concessione centinaia di migliaia di mq di aree portuali (e di incassare quindi i relativi canoni) e il blocco di importanti progetti di modifica del porto di Gioia Tauro (Zona Franca, Piastra del Freddo, Interporto, Rigassificatore), per i quali erano stati stanziati decine di milioni di euro e che avrebbero incrementato tonnellate e volumi movimentati nello scalo, con ovvie conseguenze in termini di tasse incassate dall'Autorità Portuale. Respingendo la richiesta risarcitoria, il Tribunale ha stabilito che “non è emersa la prova di un comportamento illegittimo o ostruzionistico del Consorzio né del collegamento eziologico tra tale comportamento e il fallimento dei summenzionati progetti” e che “le aree oggetto di contestazione sono rimaste nella disponibilità dell'Autorità Portuale dal 2002”. Come dire che, se lo sviluppo del porto di Gioia Tauro è rimasto al palo negli ultimi dieci anni, l'Autorità Portuale non può trovare scusanti nella lite giudiziaria relativa alle aree contese dal Consorzio.