

RASSEGNA STAMPA DEL
26 LUGLIO 2011

Fonte:

Così i Comuni mettono le mani anche nelle tasche dei porti

Le amministrazioni richiedono l'imposta sugli immobili (Ici) ai concessionari. Si moltiplicano i ricorsi alle commissioni tributarie

GILDA FERRARI

GENOVA. Prima di Genova ci hanno provato Trieste, Livorno e Napoli. Le amministrazioni comunali insistono: vorrebbero assoggettare all'Ici, l'imposta comunale sugli immobili, i porti italiani. Talvolta battono cassa alla Autorità portuale, talaltra presentano il conto direttamente ai concessionari. In entrambi i casi - però - inciampano davanti alle commissioni tributarie provinciali, che finora sembrano dare ragione agli operatori portuali. Recentemente è intervenuto pure il Comune di Genova: 1,6 milioni di euro più 400mila euro per ciascuna annualità non pagata dal 2002 al 2005 chiesti al Terminal Europa di Voltri. Il concessionario ha impugnato il provvedimento, a fronte del fatto che per i beni demaniali strettamente necessari o strumentali all'attività portuale l'Ici non sarebbe dovuta (rientrano nella categoria E1).

Il presidente dei terminalisti Beppe Costa ha parlato di tassa profondamente «ingiusta». «Il Comune di Trieste chiede la stessa cosa - ha replicato Sara Armella, il legale incaricato di difendere il Comune di Genova davanti alla commissione tributaria - Il nostro scalo deve essere rapportato ai grandi porti».

Proprio a Trieste, l'Autorità portuale difesa dalla studio Maresca ha appena portato a caso un primo risultato. Qui il Comune ha notificato all'Authority 19 provvedimenti sanzionatori per non avere accatastato altrettanti spazi portuali dati in concessione. La commissione tributaria ha accolto l'istanza di sospensione del provvedimento e fissato al 30 novembre prossimo la trattazione del merito. I legali contano di vincere anche nel merito: «La giurisprudenza in materia e l'interpretazione della norma fatta dalla stessa Agenzia del territorio sono chiare. - dice Davide Maresca - Sono assoggettabili all'Ici solo le attività che hanno auto-

nomia reddituale, quelle cioè non connesse all'attività portuale». Negli anni passati i porti hanno vinto sui Comuni in due città: Napoli e Livorno. A Napoli la commissione tributaria ha accolto il ricorso dell'Authority che era stata chiamata a pagare oltre 140mila euro di imposte arretrate più le relative sanzioni. Ricorso accolto anche il silos granario. Due casi ai quali ha fatto esplicito riferimento anche l'Autorità portuale di Livorno, colpita da analoghe richieste. Il presidente di Assoport, Francesco Nerli, è convinto che dopo la Finanziaria del 2001, che aveva creato una certa ambiguità normativa, ora il quadro sia più che chiaro. «Quelle dei Comuni sono inutili forzature interpretative. - attacca Nerli - I due chiarimenti da noi chiesti ai ministeri competenti hanno sgomberato il campo da ogni dubbio: le attività portuali non pagano l'Ici».

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il terzo valico marcia assieme alla torino-lione

Alberto Cappato è Segretario Generale IIC-Istituto Internazionale delle Comunicazioni

Da alcune settimane è riemersa una nuova contrapposizione, per non dire concorrenza, tra la linea ferroviaria Torino-Lione e la linea litoranea che da Genova raggiunge Marsiglia, linee che, a mio modo di vedere, sono fortemente complementari ed entrambe strategiche per il Paese. Questo è il motivo per cui sarebbe opportuno che Governo e Istituzioni locali dei territori interessati dalle due opere si adoperassero per ottenere dall'Unione Europea, nel quadro dell'imminente aggiornamento della configurazione delle reti TEN-T, l'inserimento di entrambe le linee nella direttrice Est-Ovest (ex Corridoio 5), direttrice che avrebbe bisogno di essere anche completata con la componente marittima delle cosiddette Autostrade del Mare. In questa logica, nuova ed innovativa rispetto al passato, la componente multi-modale verrebbe valorizzata, permettendo agli operatori del trasporto di poter scegliere sulla medesima direttrice l'alternativa migliore in funzione delle esigenze della merce in termini di tempi, di costi e di impatti sull'ambiente, senza contare l'importanza di poter disporre di un'alternativa in caso di un blocco su di una linea. Tutto questo vale anche per i passeggeri, che hanno esigenze diverse dalle merci, sia in termini di tempi di viaggio, sia in termini di qualità del servizio, ma che, come le merci, hanno bisogno di soluzioni efficienti e soprattutto affidabili. Non è infatti soltanto la velocità che fa la differenza (per inciso la nuova Torino-Lione è tutto tranne che alta velocità in quanto prevede velocità massime di 200km/h per i passeggeri e 100km/h per le merci), ma è soprattutto un forte grado di affidabilità che permette di fidelizzare i clienti, merci o passeggeri che siano.

Vorrei però dare un personale contributo per poter elegantemente uscire dall'equivoco del "mors tua vita mea", che ha messo recentemente le due opere in forte contraddizione, in un momento difficile nel quale l'unione è più che mai decisiva e una "guerra tra poveri" rischia di non portare lontano. Contraddizione che, a voler essere sinceri, è più tra Torino-Lione e Terzo Valico dei Giovi che tra Torino-Lione e Genova-Marsiglia. Una prima semplice risposta la troviamo inserendo nel ragionamento la dimensione "tempo". Mi spiego meglio. Proviamo a mettere sull'asse dei tempi reali le due opere. In questo modo vedremo che anche la sola vera concorrenza che esiste tra esse, quella finanziaria (reperimento risorse in un periodo di scarse disponibilità), si riduce sensibilmente, fino a diventare quasi ininfluenza se analizzata sull'asse dei tempi.

Partiamo dalla Torino-Lione. Il Presidente dell'Osservatorio sull'opera, Mario Virano, ha pubblicamente dichiarato (si vedano filmati Youtube disponibili in rete) che, una volta terminato il progetto preliminare e ottenuta la dichiarazione di impatto ambientale ci vorranno almeno 10 anni di lavori per il solo tunnel di base, senza contare le difficoltà legate al consenso in Val di Susa. Nel frattempo, essendo terminati i lavori sulla linea esistente che ne riducevano pesantemente la capacità, è possibile realizzare, già oggi, un servizio di trasporto merci e passeggeri finalmente nuovamente a doppio binario.

Il Terzo Valico ha già il progetto definitivo approvato da tempo ed i canteri, salvo novità dell'ultimo minuto, potrebbero partire a giorni. In meno di dieci anni potremo così dare al Paese un'opera in grado di completare quel pezzo di PP 24 Genova-Rotterdam che porta in Europa, o se preferiamo che connette il sistema dei porti liguri all'Europa. Va ricordato che oggi la direttrice sud-nord è certamente più strategica e potenzialmente ricca di quella est-ovest oltre ad essere

necessaria per permettere all'Europa di riequilibrare i flussi di traffico (oggi profondamente sbilanciati a favore dei porti del nord) tra i super porti del nord e quelli del Mediterraneo.

I flussi est-ovest sono oggi consistenti sull'asse stradale (basti pensare ai quattromila mezzi pesanti/giorno al solo valico autostradale di Ventimiglia), ancora troppo poco consistenti sull'asse ferroviario. Ciò significa che il lavoro da fare, soprattutto in termini di comunicazione (di cultura del trasporto) e di azioni commerciali, è molto al fine di far "assimilare" al mercato che esiste già una possibilità di convogliare merci sull'asse Torino-Lione attuale, asse che tra 15-20 anni potrebbe essere fortemente potenziata dalla NLTL (Nuova Linea Torino Lione), e non TAV, visto che di TAV non si tratta.

Infine sulla Genova-Ventimiglia, con prosecuzione a Nizza e Marsiglia i tempi ufficiali parlano di 2020 per il completamento lato italiano, e 2023 per la parte francese. Ciò significa che ad un orizzonte 2040 è ragionevole ipotizzare che Italia e Francia siano riuscite a dotarsi delle infrastrutture ferroviarie necessarie per essere protagonisti nella competizione globale.

Tirrenia ceduta alla cordata Cin

Roma - La Cin si aggiudica **Tirrenia**. Rimasta unica in gara, **Compagnia italiana di navigazione** - cioè la cordata che riunisce i principali operatori del settore, fondata dagli armatori napoletani Manuel Grimaldi (Grimaldi Group), **Vincenzo Onorato** (Moby) e **Gianluigi Aponte** (Msc, **Grandi Navi Veloci e Snav**) - ha deciso di acquistare la compagnia statale per 380 milioni, «salvaguardando continuità territoriale e livelli occupazionali» (i lavoratori sono poco più di 1.600). Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Altero Matteoli**, sottolinea che «il governo ha mantenuto un altro importante impegno programmatico» e il collega dello Sviluppo economico, **Paolo Romani**, rileva che «un ingente problema di una società pubblica è stato trasformato in una nuova e strategica opportunità di mercato», aggiungendo che ora occorre «un immediato rilancio dei servizi di trasporto, anche attraverso la nuova convenzione per la continuità territoriale tra Cin e ministero delle Infrastrutture». Sulla compravendita pende il via libera dell'Antitrust europea. Ma c'è anche la minaccia della **Regione Sardegna** di impugnare la legge sulla privatizzazione, sollevando un conflitto di attribuzione davanti alla Corte Costituzionale. Obiettivo dell'Isola è entrare nel consiglio di amministrazione della nuova Tirrenia, «con pari dignità rispetto agli altri soci (25%) e con diritti amministrativi speciali, che devono essere statutari».

La Sardegna diventerebbe il socio pubblico con possibilità di un voto determinante su rotte, frequenze, qualità delle navi e politica tariffaria su ogni singola rotta. Il contratto di acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia - firmato dal **commissario straordinario Giancarlo D'Andrea** e dall'amministratore delegato di Cin Ettore Morace - prevede l'acquisto del marchio Tirrenia, di 18 navi e delle linee attraverso la convenzione che verrà stipulata con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; sono esclusi dall'acquisizione Siremar (società in amministrazione straordinaria per i collegamenti con Sicilia e isole minori), i fast ferries, le proprietà immobiliari e le opere d'arte. Dei 380 milioni era previsto che 200 sarebbero stati pagati alla firma dell'accordo, e i rimanenti 180 da versare in tre tranches da 60 milioni dopo aver incassato i contributi pubblici previsti per Tirrenia, 72 milioni l'anno per otto anni. Il piano di Cin punta a sostituire subito le vecchie navi, a potenziare la rete commerciale, ad adeguare gli standard di bordo ai livelli internazionali e a migliorare i servizi e le condizioni di viaggio dei passeggeri. Con la cessione di Tirrenia, aggiunge Matteoli, si rispettano le indicazioni e gli accordi europei e auspica che l'Antitrust europea «presto sancisca la bontà dell'operazione». Soddisfazione dell'Ugl che, con la **Filt Cgil**, chiede di riavviare la trattativa sindacale per un accordo sul lavoro. Ma il Pd si dice perplesso sul il via libera di D'Andrea e Matteoli dato prima dell'**Antitrust Ue**, dice il capogruppo Pd in **commissione Trasporti** alla Camera, **Michele Meta**, rilevando che il settore marittimo «è fuori controllo», con il raddoppio delle tariffe di tutti gli operatori, «che ha assestato un colpo mortale all'economia sarda».

Aumenta il lavoro per la compagnia

È di 15 mila giornate di lavoro al mese il bilancio dei primi sei mesi di attività della Culmv di Genova. «Un segnale di debole ripresa rispetto allo scorso anno - commenta il console Antonio Benvenuti - quando le giornate totali di lavoro nello stesso periodo erano state 74 mila». «Il primo terminal per avviamenti al lavoro dei soci di Compagnia Unica è il Vte - aggiunge - che rappresenta il 35% del totale, seguito dal Terminal Messina, con il 15%». Per la prima volta, dallo scorso anno, sono stati richiamati in servizio gruisti, stackeristi, ovvero i conduttori dei mezzi di movimento dei container. «Questo ci ha portato a operare sulla formazione continua dei nostri operatori - spiega Benvenuti -. Abbiamo rimesso in piedi la scuola, riaggiornato le professionalità, ma questo fa parte delle nostre professionalità e dei nostri compiti anche perché la Compagnia Unica - conclude il Console - ha una presenza notevole nello scalo, con un rapporto di 1 socio della Compagnia ogni 2,2 lavoratori diretti dei Terminal e, quando questi non bastano a coprire i traffici, bisogna essere pronti a subentrare nel lavoro, anche in quelle figure professionali più qualificate».

TRAFFICI, L'EXPORT TRAINA BARCELLONA

Barcellona - Il porto di **Barcellona** ha chiuso il primo semestre con la movimentazione di 22,5 milioni di tonnellate di merci, l'8% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Per la prima volta la movimentazione container ha superato a metà anno il milione di teu, con una crescita su base annua del **18%**.

Un dato rilevante è che nel traffico container, per la prima volta, le esportazioni sono state superiori rispetto alle importazioni. La **Cina** consolida il suo ruolo di principale partner commerciale del porto con volumi cresciuti del 13% a 195.048 teu.

Seguono l'**Algeria** con 92.098 teu (+49%), la Turchia con 47.221 teu (+44%), gli Stati Uniti con 28.002 teu (+28%), gli Emirati Arabi Uniti con 22.849 teu (+49%) e il Messico con 16.388 teu (+18%). Le merci varie sono cresciute dell'**11%** a 14,7 milioni di tonnellate, mentre il traffico di auto è aumentato del 15% a 329.531 unità. Con un incremento del **9%**, il traffico passeggeri ha stabilito il nuovo record di 1.448.435 persone, di cui oltre un milione di crocieristi (+11%).

TIRRENIA A CIN ASPETTANDO L'ANTITRUST UE

Roma - Telenovela finita, al netto del giudizio dell'Antitrust europea: il commissario **Giancarlo D'Andrea** ha firmato ieri con la cordata **Cin** il passaggio di mano di **Tirrenia**. I traghetti pubblici, quindi, finiscono a **Marinvest** (che già possiede **Gnv** e **Snav**), **Grimaldi Group** (Grimaldi Napoli) e **Moby**. Per Cin, che sta per "Compagnia italiana di navigazione", ha firmato l'amministratore delegato **Ettore Morace** (foto).

In una nota, Tirrenia conferma che il contratto è stato stipulato «nel rispetto delle previsioni procedurali e secondo le previste tempistiche», con Cin «risultata aggiudicataria della procedura di evidenza pubblica a suo tempo conclusa». Nelle ultime settimane l'accordo è stato vicino a saltare soprattutto a causa della contrarietà della Regione Sardegna che, lamentando l'aumento del prezzo dei biglietti, ha messo in campo la sua flotta nei collegamenti tra l'isola e il continente - la Saremar - e ha chiesto di entrare nella compagine azionaria di Cin con il 25% e diritti amministrativi speciali. Condizioni rifiutate dai soci privati e che probabilmente porteranno la Regione Sardegna a impugnare la privatizzazione sollevando un conflitto di attribuzione davanti alla Corte Costituzionale. L'altro ostacolo residuo è il giudizio dell'Antitrust europea, al cui verdetto la conclusione dell'operazione è subordinata. Con un esborso di 380 milioni di euro, 200 subito e 180 a rate, Cin acquista il marchio Tirrenia e 18 navi, assicurandosi allo stesso tempo 72,5 milioni di euro l'anno per i prossimi otto anni di contributi per la copertura delle linee convenzionate. Tutto questo, ovviamente, escludendo stop dalla Commissione Ue (di qui il pagamento a rate). «Sono esclusi dall'acquisizione la Siremar, i fast ferries, le proprietà immobiliari e le opere d'arte» si legge in una nota.

Il piano industriale di Cin «prevede il mantenimento dell'intero organico (la garanzia occupazionale è di due anni, ndr.), la sostituzione immediata del naviglio obsoleto, il potenziamento della rete commerciale, l'adeguamento degli standard di bordo ai livelli internazionali e il miglioramento immediato dei servizi e delle condizioni di viaggio dei passeggeri».

«Il governo ha mantenuto un altro importante impegno programmatico» ha commentato il ministro dei Trasporti Altero Matteoli mentre il Pd, con il capogruppo in Commissione Trasporti alla Camera Michele Meta parla di una «procedura che lascia perplessi» evidenziando l'aumento del prezzo dei traghetti che ha già contraddistinto i mesi precedenti l'avvenuta privatizzazione.

AUTHORITY ♦ Accordo con Rfi per il trasporto merci nei terminal genovesi

Merlo: «Ci saranno più binari in porto»

Il porto di Genova potrà disporre di migliori collegamenti con la ferrovia grazie all'accordo con Rfi. Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità Portuale, Luigi Merlo, a margine dell'inaugurazione del nuovo ponte sul torrente Polcevera.

«Dopo mesi di lavoro - spiega Merlo - abbiamo trovato una intesa che ci consentirà, nel 2015, di avere una nuova rete infrastrutturale portuale, con una capacità di crescita rilevante del trasporto merci su ferrivia in attesa della realizzazione del Terzo Valico».

Grazie all'accordo, «ci saran-

no più binari in porto - annuncia il presidente dell'Authority - e saranno più lunghi.

Inoltre, sarà possibile fare treni in gran parte dei terminal portuali genovesi, con una capacità molto maggiore rispetto a quella attuale».

Parlando delle infrastrutture ferroviarie, il presidente della Regione Claudio Burlando ha però sottolineato: «Il collo di bottiglia del nostro porto, che è per la città

fonte di vita, sarà l'incapacità di portare via la merce con la ferrovia». Il Terzo valico, l'intesa tra Autorità portuale e ferrovie, che permetterà di completare la messa in rete dello scalo genovese. Ma anche la bonifica del container radiattivo e l'approdo di Mariner of the Seas, l'ammiraglia di Royal Carribean.

Sono giorni importanti per il porto di Genova, che si appresta a vivere momenti strategici per il suo futuro. «Tanto lavoro, a volte con tante difficoltà, qualche amarezza e molti sacrifici, ma alla fine i primi risultati

iniziano ad arrivare», commenta il presidente dell'Authority, Luigi Merlo.



Luigi Merlo

MSC CROCIERE: ROTTA NEL GOLFO ARABICO

A partire dal 28 ottobre fino al 4 marzo “**Msc Lirica**” salperà per 19 crociere di otto giorni e sette notti con rotazione Abu Dhabi (due notti), Mascate, Al Fujairah, Khasab e Dubai (due notti).

Msc Crociere è l’unica compagnia a fare scalo a Khasab, zona ancora poco nota ai viaggiatori. Sono previste gite in dhow e jeep. Msc, compagnia leader nel Mediterraneo, in Sud Africa e nel mercato brasiliano - possiede una flotta composta da 11 navi. “Msc Magnifica”, l’ultima arrivata, è stata varata nel 2010.

Le unità navigano tutto l’anno nel Mediterraneo, ciclicamente in Nord Europa, nell’Oceano Atlantico, ai Caraibi, in Nord e Sud America, nell’Oceano Indiano, nell’Africa del Sud e in quella Occidentale.

Msc è l’unica compagnia ad aver ricevuto le “6 Golden Pearls” dal **Bureau Veritas** come riconoscimento del suo alto livello di gestione della qualità e della tutela ambientale ed ha ottenuto la doppia certificazione Iso 9001 e Iso 22000 per i sistemi di gestione per la qualità e la sicurezza alimentare su tutti gli aspetti relativi al catering, sia a terra che a bordo.

Siglata intesa per dragaggio porto Ancona

ANCONA - La Regione Marche, rappresentata dall'assessore ai Trasporti Luigi Viventi, e l'Autorità portuale di Ancona, con il presidente Luciano Canepa, hanno firmato un importante protocollo d'intesa che consente di dare il via ai lavori di escavo del bacino esterno al porto di Ancona.

I lavori riguardano lo specchio acqueo antistante la nuova banchina rettilinea di cui è stato realizzato il primo tratto di 330 metri, mentre l'Authority è in attesa di ricevere la prescritta approvazione del Coniglio superiore per procedere al suo prolungamento.

Con il materiale proveniente dal dragaggio che porterà i fondali a 14 metri, verrà realizzato il ripascimento di alcune porzioni di litorale ad Ancona, Falconara e Senigallia.

Si tratta di circa 300mila mc di materiale sabbioso che, ad un esame preliminare già effettuato, risultano idonei al ripascimento di vari tratti del litorale.

Inoltre, l'approfondimento dei fondali antistanti la banchina rettilinea - informa una nota dell'Autorità portuale - costituiscono una condizione imprescindibile per favorire più consistenti traffici, in quello che dovrà essere il nuovo porto commerciale di Ancona.

L'Accordo prevede che entro 30 giorni dalla firma, la Regione e l'Autorità portuale costituiscano un gruppo di lavoro misto composto da funzionari e tecnici che dovranno espletare le attività di progettazione dell'intervento di dragaggio e di ripascimento, oltre alla direzione e al collaudo dei lavori. Per quanto riguarda le risorse, l'Autorità portuale provvederà alla copertura finanziaria dell'intervento anche con la partecipazione di altre amministrazioni. La Regione Marche parteciperà con risorse proprie al costo dell'intervento: per il 2011 ha stanziato una partecipazione pari a 450mila euro. I Comuni di Ancona, Falconara e Senigallia potranno richiedere ulteriori interventi rispetto alla disponibilità finanziaria prevista finanziando i maggiori oneri con fondi propri del bilancio comunale.

Lieve flessione dei traffici a Monfalcone

MONFALCONE - Lieve flessione dei traffici al porto di Monfalcone nel mese di giugno 2011, rispetto allo stesso mese dello scorso anno (-9,22%), con 241.943 tonnellate a fronte di 266.520 del 2010. Consolidato - informa l'Azienda speciale del porto - invece, il dato complessivo semestrale che rileva 1.760.148 tonnellate, contro 1.388.613 del 2010, con incremento percentuale del 26,76%.

Sempre molto bene la cellulosa, che, nel I° semestre 2011 raggiunge le 532.023 tonnellate a fronte di 328.690 tonnellate 2010 (+61,86%), ed il metallurgico con 721.392 tonnellate 2011 e 507.590 tonnellate nel corrispondente periodo 2010 (+42,12%). Ancora in flessione, i motivi sono ormai ben noti, i combustibili con un decremento nel semestre del 17,42% (247.678 nel 2011, e 299.930 nel 2010).

Infine, le autovetture, 44.713 nel semestre 2011, contro 33.992 del 2010, pari ad un incremento del 31,54%.

Interessante ancora la rilevazione numerica delle "bandiere", delle navi che hanno attraccato a Portorosega nel primo semestre dell'anno: Italia (99), Albania (1), Antigua e Barbados (6), Bahamas (1), Belize (12), Cambogia (2), Cipro (1), Croazia (1), Dominicana (2), Filippine (1), Georgia (11), Germania (1), Gibilterra (5), India (1), Isole Marshall (1), Libano (1), Liberia (4), Malta (21), Moldavia (2), Norvegia (3), Olanda (5), Panama (31), Portogallo (1), Russia (2), Sierra Leone (1), Singapore (11), Siria (2), Spagna (1), St. Kitts (2), St. Vincent (2), Turchia (20), Ucraina (2), per un totale di 257 navi.

Masucci e Nerli vicepresidenti del «cluster»

ROMA - Il past-president degli agenti marittimi Umberto Masucci e il presidente dei porti italiani Francesco Nerli sono stati eletti vicepresidenti della Federazione del Mare nel corso della riunione del Consiglio che si è svolta nei giorni scorsi a Roma, accogliendo così la proposta del presidente Paolo d' Amico, eletto alla fine di febbraio.

Sempre da febbraio, Corrado Antonini, che ha ricoperto la carica di presidente della federazione dal 1997, è stato nominato presidente d'onore, con l'incarico di seguire gli affari europei e internazionali ed Emanuele Grimaldi, vicepresidente di Confitarma, è entrato nel Consiglio della federazione, in rappresentanza degli armatori.

La Federazione del Mare, che costituisce il "maritime cluster" italiano, ha come noto il fine di dare rappresentanza unitaria al mondo marittimo del Paese, per consentirne l'apprezzamento come fattore di sviluppo ed affermarne la comunanza di valori, di cultura e di interessi, che scaturisce anche dal costante confronto con l'esperienza internazionale. Le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di 36,5 miliardi di euro (2,7% del pil), di cui 14 miliardi esportati (5% dell'export nazionale), e dedicano a costi intermedi e investimenti fissi 11,6 miliardi di euro (4,4% degli investimenti italiani), fornendo occupazione a oltre 165.000 addetti direttamente e ad altri 230.000 nelle attività manifatturiere e terziarie indotte.

Terzo valico, la firma non c'è ma i cantieri sono già al lavoro

Non poteva che finire così. La firma che sigilla l'avvio dei lavori per la costruzione del terzo valico ancora non c'è, ma il meccanismo che mette in moto la realizzazione dell'opera è già partito. L'appuntamento, si sa, era stato fissato fin dalla scorsa settimana per ieri pomeriggio in Lungomare Canepa, in coincidenza con l'inaugurazione del nuovo ponte ferroviario sul Polcevera. Un grave lutto familiare che ha colpito il ministro dei Trasporti Altero Matteoli (la scomparsa del fratello) ha comprensibilmente cancellato la cerimonia. D'altra parte, anche l'incendio che ha distrutto la nuova stazione Tiburtina di Roma, tagliando di fatto in due l'Italia, avrebbe bloccato nella Capitale l'amministratore delegato delle Fs Mauro Moretti. Risultato, cerimonia nuovamente rinviata. Se ne riparerà nei prossimi giorni, quando il ministro convocherà i protagonisti della vicenda e questa volta sarà a Roma.

Ma se per l'ufficialità bisogna ancora attendere, ben diversa è la sostanza. Nei giorni scorsi, infatti, Rfi, la società delle Fs che gestisce le infrastrutture, e Cociv, il consorzio incaricato della realizzazione dell'opera, hanno finalmente raggiunto l'accordo che li ha portati alla firma della bozza di accordo integrativo. "Nulla osta", a questo punto, all'avvio dei lavori e alla conseguente apertura dei cantieri. O, meglio, riapertura, visto che già anni fa, ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi, i cantieri del terzo valico vennero inaugurati e le ruspe messe a lavorare. L'attività nei cantieri di Mignanego e della Val Lemme (Votaggio) vennero però chiusi qualche mese più tardi. Ora la complessa macchina organizzativa che porterà alla realizzazione dell'opera si è già messa in movimento.

«Sì - conferma a Repubblica Luigi Grillo, presidente della commissione Lavori Pubblici del Senato in contatto quotidiano con il commissario del governo Walter Lupi - È già stata siglata la bozza dell'atto integrativo e quindi si può procedere con l'avvio dei lavori. La volontà del ministro era quella di siglare con una cerimonia a Genova la conclusione di questo sofferto iter, ma sarebbe comunque stato un atto formale. Avverrà nei prossimi giorni». L'attività di manutenzione dei mezzi del cantiere principale della Val Lemme è già ripresa. Atto propedeutico all'inizio vero e proprio dei lavori che proseguiranno per sette anni, il tempo previsto per la realizzazione del terzo valico. Poi potrà concludersi l'isolamento, nemmeno troppo dorato, della Liguria.

Vincenzi: "Passo decisivo per il futuro" Burlando: "Bisogna puntare sulla rotaia"

La firma non c'è ancora sull'accordo per il Terzo Valico, ma l'intesa sì e le previsioni delle autorità sono (abbastanza) ottimistiche. Ieri, all'inaugurazione del nuovo ponte sul Polcevera, più che al bicchiere mezzo vuoto della firma rimandata si è guardato al bicchiere mezzo pieno dell'intesa raggiunta tra Rfi e Cociv. «Questa volta - ha detto il sindaco Marta Vincenzi - anche se abbiamo alle spalle quattro inaugurazioni, anche senza la presenza del ministro, che peraltro ha gravi motivi per essere assente, si può dire che abbiamo fatto un passo decisivo per la soluzione di questa annosissima questione. Sono moderatamente ottimista, e contenta se inizierà presto il lavoro. Per quello che riguarda Genova, la prima opera del primo lotto è la strada di cantiere che si congiunge con la strada di Scarpino appena inaugurata. E che restituisce definitivamente dignità e valore a una parte del nostro territorio per troppo tempo massacrata da tutte le servitù' del mondo».

Il presidente della Regione, Claudio Burlando, ha guardato al complesso di opere, come Terzo Valico, nodo ferroviario, collegamenti con il porto, su cui si gioca il futuro della città: «quanto lavoro abbiamo fatto, tra enti pubblici, Ferrovie dello Stato, Anas, Autostrade». Un futuro minacciato «dall'incapacità di trasportare le merci su rotaia», perché «non basta fare le strutture perché ci passino i treni, bisogna creare le condizioni economiche perché il treno abbia un vantaggio sulla gomma». L'assenza di Matteoli ed Elia ha fatto rimandare anche un accordo tra Autorità Portuale e Rfi per aumentare la capacità dello scalo genovese di movimentare merce su ferro. Il documento da firmare riguarda gli interventi che dovranno fare ente portuale e Rfi, ciascuno nella propria parte di competenza, per realizzare "l'infrastrutturazione di dialogo", cioè i binari di collegamento dentro e fuori l'area portuale nella zona del Campasso e per il coordinamento dei cantieri.

Burlando allarga infine il ragionamento in chiave di politica dei trasporti. «Con le Ferrovie e con il governo è necessario riflettere sulla cultura del Paese: che scelga la rotaia. Deve essere una scelta politica - ha detto Burlando - E' necessario creare la condizione economica perché la rotaia vinca sulla gomma. Il collo di bottiglia del nostro porto, che è per la città fonte di vita, sarà l'incapacità di portare via la merce con la ferrovia». Poi una battuta conclusiva sull'amministratore delegato delle Fs Mauro Moretti. «Moretti ha ridotto i treni del trasporto regionale ma un po' di colpe le ha anche il Governo che ancora non ha trasferito i finanziamenti assegnati per il trasporto pubblico locale».

La recessione morde ancora e l'Europa del mare si divide sulle strategie

La Spagna, anche e ben più che l'Italia, è sull'orlo della crisi finanziaria. Ma per tenersi a galla, ha lanciato un piano di aiuti all'imprenditoria, piano che tende a dare respiro e possibilità a chi sa che farne. Esempio i porti. Gli scali dispongono dallo scorso anno di una autonomia finanziaria vera. I risultati? Se non nei ricavi, ancora tutti da studiare, almeno nei flussi sono positivi. Nel primo semestre di quest'anno il traffico di container nel porto di Barcellona ha superato quota un milione di teu, con una crescita del 18% rispetto a circa 900mila container movimentati nella prima metà del 2010. Le percentuali, dunque, dicono che il provvedimento è servito. a creare nuove masse critiche. L'Autorità Portuale di Barcellona ha sottolineato come il "consistente aumento del traffico dei container sia dovuto principalmente agli sforzi compiuti dalle aziende per ampliare il proprio raggio d'azione sui mercati esteri e rafforzare la propria presenza sui mercati internazionali e come tale impegno sia testimoniato dal buon andamento delle esportazioni attraverso il porto catalano che fino al mese di giugno sono cresciute del 18%". E le considerazioni vengono paragonate con il più recente passato. Dall'ultimo trimestre del 2010 - Si dice nella città iberica - la progressione del traffico containerizzato destinato ai mercati esteri è stata così rilevante che ha fatto sì che il volume complessivo delle esportazioni containerizzate abbia superato per la prima volta il volume delle importazioni. Probabilmente Barcellona ha saputo, meglio di altri, intercettare parte del traffico distratto dal Nord Africa in ebollizione. I dati ufficiali dicono che gran parte del volume di traffico containerizzato movimentato dal porto di Barcellona è generato dagli scambi con l'Estremo Oriente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la Cina ha consolidato il suo ruolo di principale partner commerciale del porto con un traffico che nei primi sei mesi del 2011 è ammontato a 195 mila teu, con un incremento del 13% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Seguono l'Algeria con 92 mila (+49%) e la Turchia con 47 mila teu (+44%). Poi le sorprese, su numeri ancora modesti, ma che rappresentano una prospettiva di sviluppo. Tra le altre nazioni che nel primo semestre di quest'anno hanno intensificato i loro scambi commerciali con il porto spagnolo figurano gli Stati Uniti con 28 mila teu (+28%), gli Emirati Arabi Uniti con circa 23 mila (+49%) e il Messico con 16 mila teu (+18%). Il traffico complessivo delle merci movimentato dal porto di Barcellona nel primo semestre del 2011 è ammontato a 22,5 milioni di tonnellate, con una progressione dell'8% rispetto a 21 milioni di tonnellate nella prima metà 2010. Dati che, per ora superano i risultati della ricerca svolta da Hackett Associates in collaborazione con il Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics che preconizzava per l'Europa, nel 2011, una crescita «moderata» del traffico marittimo dei container, con un tasso di incremento al di sotto di quello del 2010.