

RASSEGNA STAMPA 27 MARZO 2012

Fonte:



Livorno, Negri sale all'80% di Tdt

SAMUELE CAFASSO

GENOVA. Affare chiuso a Livorno: nel week end Luigi Negri ha firmato con la Cpl di Enzo Raugei l'accordo per il passaggio di quote in Terminal Darsena Toscana, uno dei maggiori poli container dell'Alto Tirreno.

Vale 15 milioni l'intesa che porta nelle mani della genovese Gip - che controlla il terminal Sech e ha il 40% di Sinport (Vte) - un ulteriore 30% di Tdt prima in mano alla Compagnia dei portuali livornesi, rompendo così l'equilibrio che vedeva i due soci in posizione paritaria, al 50%. Con l'intesa firmata nel week end Luigi Negri sale all'80% e la Cpl si assottiglia sino al 20%, almeno per i prossimi 18 mesi. Una clausola prevede infatti che Cpl abbia la possibilità di riacquistare parte delle azioni risalendo al 40%, con la maggioranza che comunque rimarrebbe in capo a Gip con il 60%. Per ricomparsi parte delle azioni la compagnia dei portuali livornesi dovrebbe sborsare 9 milioni, 8 pari al valore delle azioni più uno di "premio di maggioranza" poiché, risalendo al 40%, la Compagnia riacquisterebbe potere decisionale. Allo stesso modo, l'investimento di 15 milioni di Gip è così diviso: 12 per il valore delle azioni, tre di premio di maggioranza.

Con l'intesa siglata ieri si chiude

il percorso iniziato a settembre 2010 quando Gip fu scelta dalla Compagnia per sostituire Con-ship, uscito dalla gestione del terminal per dissensi con il socio. Allora furono sborsati 20 milioni per il 50%.

In questi anni lo sforzo di Gip è stato quello di apparire il meno possibile come un soggetto esterno che

veniva a "colonizzare" lo scalo livornese, portando il massimo del potere decisionale sul territorio. Questo pur essendo l'amministratore delegato lo stesso che gestisce il terminal Sech, Alessandro Giannini.

Detto questo, probabilmente la compagnia non avrebbe mai ceduto la maggioranza se non fosse stato per i problemi finanziari che hanno

costretto Enzo Raugei a varare un vasto piano di riordino tutt'ora non concluso. Una trentina di soci su 400 saranno accompagnati verso il prepensionamento, mentre potrebbero essere presto cedute altre quote in altre società controllate. Si parla anche della cessione della stessa sede.

Sul fronte dei traffici, il destino

del porto e del terminal Tdt è legato alla necessaria accelerazione dei lavori di dragaggio per accogliere le grandi navi immesse nei servizi di linea dai principali clienti. Un dossier ora in mano a un altro genovese sbarcato a Livorno, il presidente del porto Giuliano Gallanti.

«Macché cartello, siamo pronti al ricorso al tar»

Genova - Le associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi del Porto di Genova (Assagenti e Spediporto) hanno annunciato oggi che faranno ricorso al Tar del Lazio contro l'Antitrust. Nei giorni scorsi l'Autorità Garante aveva comminato loro sanzioni per circa 4 milioni di euro valutando che agenti marittimi e spedizionieri hanno violato le norme della concorrenza agendo a Genova con una sorta di cartello capace di condizionare il mercato attraverso la concertazione di una parte della tariffa, i cosiddetti "diritti fissi".

Oggi Assagenti e Spediporto hanno replicato ribadendo che nel loro agire non vi è alcun elemento anticoncorrenziale né alcun accordo segreto. «Non è in vigore alcun "cartello" segreto - ha sottolineato il presidente di Assagenti, Giovanni Cerruti -. Applicare un compenso fisso versato dallo spedizioniere all'agente marittimo per la compilazione di documenti relativi al trasporto è una consuetudine che va avanti da 60 anni. Ogni volta che questa consuetudine è stata rinnovata ha avuto una sua pubblicità sia attraverso i giornali che con circolari alla clientela. Gli usi che regolamentano il diritto fisso, inoltre, sono all'interno degli usi presso la camera di Commercio».

La posizione di Assagenti è «totalmente» condivisa dall'Associazione Spedizionieri, come ha spiegato la Presidente, Roberta Oliaro. «La difesa che abbiamo prodotto è molto documentata - ha spiegato -, con dati rilevati direttamente sul mercato. Le analisi economiche condotte sul presunto impatto anticoncorrenziale hanno dimostrato la totale irrilevanza dei diritti fissi, con percentuali infinitesimali su clienti e consumatori.» Le associazioni hanno reso noto che, se sarà il caso, faranno ricorso anche al Consiglio di Stato

Sistemi intelligenti per la portualità

Genova - Si è svolto oggi a Genova il primo workshop organizzato dal Polo SOSIA (System of Systems and Intelligent Automation) sul tema "Sistemi Intelligenti Distribuiti: sfida ed opportunità".

SOSIA, costituito nel 2011 a seguito di un bando emesso dalla regione Liguria, opera nel settore dell'Automazione intelligente ed è gestito da Selex Sistemi Integrati (Gruppo Finmeccanica) insieme ad altri partner del territorio ligure, come il distretto tecnologico Siit (Sistemi intelligenti integrati e tecnologie), Cnr, Cetena, Hyla Soft, Selesta Ingegneria e Telerobot, nonché l'Università di Genova.

Obiettivo del Workshop, tenutosi a Villa Cambiaso, è stato quello di focalizzare l'attenzione su alcune tematiche strategiche riguardanti il miglioramento dei processi in alcuni ambiti e l'incremento della sicurezza nel territorio ligure, a partire dagli ambienti lavorativi come aree industriali, cantieri e navi sino ai luoghi aperti al pubblico, come porti e aeroporti.

Nel corso dei lavori, particolare attenzione è stata data all'attività portuale di Genova.

Lo scalo, infatti, è inteso dal Polo SOSIA come "Porto Integrato", un sistema intermodale tra traffico marittimo e traffico terrestre, in grado di integrare diversi fattori come la sicurezza, la gestione economica, il miglioramento dei processi e la pianificazione nelle operazioni portuali.

Porto di Barcellona traffico in picchiata

Barcellona - Nei primi due mesi dell'anno il traffico del porto di Barcellona è sceso del 14 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In totale, lo scalo catalano ha registrato 6,6 milioni di tonnellate di merce, a fronte dei 7,4 raggiunti a gennaio e febbraio del 2011.

Peggio ancora se si guarda al solo risultato dei container, che hanno segnato un -26 per cento. In totale, i terminal del porto di Barcellona hanno movimentato 274 mila teu, a fronte dei 365 mila teu del 2011. Una delle principali ragioni di questa caduta è la minore conflittualità nei porti francesi.

Proprio a causa degli scioperi di Marsiglia, nei primi due mesi dello scorso anno Barcellona aveva guadagnato un 30,6 per cento in più di traffici rispetto allo stesso periodo del 2010. A fronte di questi dati negativi, va comunque segnalato che il traffico in esportazione nel settore container è cresciuto del 6 per cento.

Costa Crociere, vendite in ripresa

Genova - Tempo di bilanci, per Costa Crociere. L'assemblea dei soci, riunitasi oggi a Genova, ha approvato l'esercizio 2011 (dall'1 dicembre 2010 al 30 novembre 2011) che vede un fatturato consolidato pari a 3,150 miliardi di euro (+9,6% rispetto all'anno precedente), mentre i passeggeri hanno toccato i 2,3 milioni (contro i 2,15 milioni del 2010, +7,2%). Questi dati - precisa Costa Crociere - confermano «la leadership del gruppo nel segmento turistico delle crociere a livello europeo».

Anche il dato riferito agli ospiti/giorno, secondo i dati diffusi dall'azienda, conferma il buon andamento dell'anno appena chiuso: Costa Crociere è passata da 16.927.620 a 18.183.482. Il tasso di occupazione è stato del 105%. «L'incremento del giro d'affari - sottolinea una nota del gruppo - consolida la posizione di Costa Crociere quale società turistica più rilevante nel nostro Paese». «I risultati del 2011 confermano che Costa Crociere è un'azienda con fondamentali economici solidi - ha commentato il presidente e ad Pier Luigi Foschi -. Lo dimostra anche la nostra capacità di sostenere, attraverso un consistente cash-flow, gli investimenti per la realizzazione di nuove navi, come Costa Fascinosa che entrerà in servizio a fine aprile 2012, e di AIDAmar ai primi di maggio 2012. Bisogna tener presente che questi risultati sono stati raggiunti in un contesto socio-economico molto difficile, caratterizzato dalla recessione economica e ulteriormente aggravato dalla crisi araba, che ci ha costretto a cambiare circa un quarto dei nostri itinerari».

Nonostante la tragedia di Costa Concordia e la vicenda di Costa Allegra, per il 2012 le prenotazioni sono date in aumento. «Anche il 2012 sarà un anno difficile - riferisce Costa - sia per il perdurare della crisi economica nei principali Paesi europei che a causa dell'impatto del recente incidente. Ma si prevede di chiudere l'esercizio con un risultato positivo. Il volume delle prenotazioni 2012, dopo i recenti fatti, sta riscontrando una positiva inversione di tendenza in diversi mercati strategici per il business dell'azienda. Nel corso delle ultime settimane - conclude la società - le crociere di Pasqua del 2012 stanno registrando trend di prenotazioni superiori a quelli per le crociere di Pasqua del 2011».

Zai, l'eccellenza della logistica

Verona - Due milioni e mezzo di metri quadrati con oltre 100 unità insediate e 14.000 addetti, diretti e indiretti; 6.400.000 tonnellate di merci movimentate su ferrovia e 20.000.000 su strada ogni anno. Sono numeri che collocano l'Interporto Quadrante Europa in testa alla classifica italiana per volumi di traffico combinato; un primato possibile grazie al massimo livello di efficienza del sistema integrato di servizi logistici che comprende il trasporto ferroviario e intermodale.

“Il nostro è un sistema in continua espansione – dice Matteo Gasparato, presidente del Consorzio Zai - Con il progetto di ampliamento futuro si prevede, infatti, una ulteriore crescita della superficie interportuale che salirà da 2,5 milioni a 4,2 milioni di metri quadrati. La Zai è chiamata ad un ruolo fondamentale di sviluppo di grandi infrastrutture produttive e di propulsione dello sviluppo territoriale”. Quello veronese è uno tra più i moderni hub-merci d'Europa con due settori per lo stoccaggio e la movimentazione, cinque binari, quattro corsie per i camion, tre gru a rotazione completa, venti coppie di treni al giorno, trecentomila unità di carico all'anno. “Il nostro obiettivo è spingere il traffico su ferro e a questo proposito abbiamo in programma molti investimenti”. Non a caso è stato riconosciuto come il primo interporto in Europa aggiudicandosi il premio “Il Logistico dell'anno”.

“Grazie ad uno studio sul posizionamento degli Interporti in Europa il nostro interporto ha ricevuto un importante, e significativo, segnale di apprezzamento e riconoscimento del ruolo svolto. Si è trattato di uno studio innovativo, il primo del suo genere a livello europeo, partendo da una “piccola” tradizione della società tedesca degli Interporti (DGG). Per la prima volta infatti è stato fatto un confronto completo a livello europeo degli Interporti, in base ad un'analisi dettagliata dei 70 maggiori siti. Il punto di partenza della ricerca è stato quello di creare un documento uniforme e di comprensione degli Interporti, in cui sono stati presi in considerazione solo i siti logistici con un'organizzazione adeguata. Al processo di benchmarking – continua Gasparato - sono stati sottoposti Interporti di oltre 30 Stati europei tra cui, dopo diverse analisi intermedie, sono stati individuati 100 siti per un ulteriore esame. Dallo studio è emerso come gli interporti italiani e tedeschi rientrano tra quelli leader in Europa e, inoltre, stabiliscano standard di performance internazionali. Emerge inoltre che anche la Spagna si pone tra i pionieri della divulgazione del concetto di interporto”. Un primo risultato dello studio fa emergere, quindi, come gli interporti di questi tre Stati, Italia, Germania e Spagna, siano tra i primi 10 in Europa. “Per quanto riguarda il Quadrante Europa siamo orgogliosi di poter constatare come, tra tutti i siti intermodali in Europa, l'Interporto di Verona occupi la prima posizione nella classifica”. Verona, ora, vuole puntare sulla cosiddetta “quarta modalità”.

“A questo proposito, oggi abbiamo di fronte una nuova ed importantissima sfida, per il presente ma soprattutto per il futuro: il nostro interporto vuole essere partecipe e protagonista anche con la quarta modalità. Ossia l'obiettivo fondamentale che ci stiamo ponendo è dotare il Quadrante Europa del collegamento con il trasporto marittimo. In particolare oggi guardiamo all'Adriatico e a Venezia: se riusciremo, come crediamo, a fornire servizi significativi come ‘porto secco’, ovvero come interporto di smistamento verso 25 destinazioni europee, l'Adriatico può diventare un'ulteriore occasione importante di sviluppo, di crescita economica e di creazione di posti di lavoro”. Attualmente l'Europa continua ad essere “alimentata” principalmente attraverso i porti del c.d. Northern Range che assorbono il 60% del traffico. Si stima che il 40% delle merci destinate o prodotte da mercato italiano, passi per porti stranieri. Si stima anche che 2/3 delle merci

containerizzate prodotte o destinate al mercato del Nord Est italiano non passi per i porti Adriatici. Ad oggi il volume di traffico containerizzato diretto ai mercati del centro Europa e gestito dagli scali adriatici è inferiore al 2%. L'Adriatico si presenta come un naturale corridoio di penetrazione verso le Regioni centrali del Continente Europeo, orientato verso il Canale di Suez.

“Ciò che, secondo noi, serve è molto semplice ma allo stesso tempo una grande sfida per il futuro: serve un efficace collegamento tra corridoi terrestri e corridoi marittimi. Il Porto di Venezia sfrutta il vantaggio dell'infrastrutturazione ex industriale e l'ampia disponibilità di banchine e delle aree di Porto Marghera convertibili alla portualità e alla logistica, si pone come base portuale del sistema logistico che include soprattutto l'Interporto di Verona”. “Un altro nostro obiettivo, che riteniamo anch'esso fondamentale, è quello di richiamare l'attenzione degli operatori che si muovono sul Corridoio Mediterraneo (ex Corridoio 5) e sul Corridoio 1, dove noi siamo posizionati ed anzi, dove il nostro interporto rappresenta uno snodo importantissimo come “incrocio” dei due corridoi. A questo proposito stiamo attuando una grande campagna informativa tramite la creazione di una rete a livello nazionale, UirNEt, con cui vengono presentate, con la massima trasparenza, le destinazioni ferroviarie e relativi costi, così da cercare che le imprese utilizzino sempre di più il traffico su rotaia”. “Il Brennero – dice Gasparato - sarà la vera porta tra Europa e Mediterraneo, noi siamo posizionati strategicamente in questo incrocio: per noi perciò risulta quindi prioritario il traforo. A tal fine diventa imprescindibile un ulteriore passo verso il futuro: l'Alta Capacità ferroviaria, che deve essere messa al più presto in funzione”.

Giro di vite dell'unione europea

Bruxelles - In arrivo da Bruxelles nuove regole per garantire che le navi europee siano riciclate soltanto in impianti sicuri per i lavoratori e compatibili con l'ambiente. Le nuove regole per le grandi navi mercantili battenti bandiera degli Stati membri dell'Ue propongono un sistema di controllo, certificazione e autorizzazione che ne abbraccerà l'intero ciclo di vita, dalla costruzione al riciclaggio.

Il sistema si basa sulla convenzione di Hong Kong il cui processo di ratifica durerà qualche anno. Per questo la Ue non intende aspettare e lancia le nuove regole in base alle quali le navi europee dovranno istituire un inventario dei materiali pericolosi presenti a bordo e chiedere un certificato di inventario. Prima dell'ingresso della nave nell'impianto di riciclaggio, si dovranno ridurre i quantitativi di tali materiali, anche nei residui di carico. Per poter essere inseriti nell'elenco degli impianti autorizzati a livello mondiale, gli impianti di riciclaggio delle navi dovranno soddisfare una serie di requisiti ambientali e di sicurezza. Il riciclaggio delle navi europee sarà permesso soltanto negli impianti inclusi nell'elenco.

La sentenza dell'Antitrust sul presunto cartello tra agenti marittimi e spedizionieri genovesi - accusano Assagenti e Spediporto - è ingiusta ed eccessivamente punitiva

Le associazioni annunciano la presentazione di ricorsi al TAR Lazio e, se necessario, al Consiglio di Stato

inforMARE - Assagenti e Spediporto ritengono che l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) sia stata non solo ingiusta avendo deliberato che le due associazioni e 15 agenzie marittime hanno posto in essere un'intesa restrittiva della concorrenza ai sensi dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea tramite «l'incremento concertato - spiega l'Autorità Antitrust nel provvedimento - dei corrispettivi dei servizi agenziali», ma che abbia anche infierito sulle associazioni e sulle aziende decidendo nei giorni scorsi di comminare il valore massimo delle sanzioni applicabili, multandole quindi per un totale di oltre quattro milioni di euro (*inforMARE* del [16 marzo](#) 2012).

L'associazione degli agenti marittimi e l'associazione degli spedizionieri di Genova hanno illustrato oggi alla stampa i motivi in base ai quali ritengono che l'AGCM sia del tutto in errore e hanno annunciato che presenteranno istanza di sospensiva delle sanzioni nonché ricorsi presso il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio arrivando poi, se necessario, ad appellarsi al Consiglio di Stato.

Il presidente di Assagenti, Giovanni Cerruti, e il presidente di Spediporto, Roberta Oliaro, coadiuvati rispettivamente dal segretario Massimo Moscatelli e dal direttore generale Giampaolo Botta, hanno respinto tutte le asserzioni dell'Autorità Antitrust, a partire dalla presunta segretezza dell'accordo, che era incentrato sui “diritti fissi”, cioè volto a coprire i costi per la compilazione dei documenti utili al trasporto terrestre e marittimo.

L'intesa tra le due associazioni, che non era vincolante - ha spiegato Cerruti - era in atto dal 1950, era concordata in trasparenza ed era nota a tutti tanto che periodicamente ne aveva dato notizia la stampa. E da tempo era a conoscenza della stessa AGCM: nel 1997 e nel 2002 - hanno ricordato Cerruti e Moscatelli - l'Antitrust aveva valutato la possibilità di avviare nel merito un'indagine decidendo successivamente di archiviare la pratica avendo accettato la posizione dell'associazione. Tra l'altro Assagenti aveva richiesto ripetutamente (l'ultima volta nel 2008) un parere legale sull'intesa al fine di avere conferma della sua legittimità. L'accordo è stato disdettato, quindi, solo a seguito dell'avvio dell'indagine conclusasi con le pesanti sanzioni.

Dello stesso avviso Spediporto: «gli accordi sui diritti fissi, siano essi genovesi, livornesi, triestini, veneziani ecc. - ha confermato l'associazione degli spedizionieri - erano perfettamente noti e conosciuti all'Autorità sin dal 1997. Ciò sta a significare che erano ritenuti perfettamente leciti. E nulla è cambiato da allora. E non poteva essere diversamente: i diritti fissi, soprattutto per gli agenti di linea integrati, non potevano e non possono danneggiare il business principale dell'armatore a cui essi rispondono».

L'accordo - ha sottolineato Cerruti - indicava il tetto massimo delle tariffe, «oltre il quale il servizio non deve costare». Obiettivo - ha precisato Roberta Oliaro - «era di difendere gli interessi delle piccole società» e conseguenza della cessazione del patto volontario tra le due associazioni è stata invece «un aumento importante delle tariffe».

Nella sentenza l'ACGM rileva che l'intesa genovese aveva ripercussioni anche in altri porti italiani: «numerosi documenti agli atti del fascicolo istruttorio - si legge nel provvedimento - testimoniano che le tariffe ivi praticate erano atte ad influenzare anche le transazioni in altri porti del Mediterraneo, quali ad esempio Gioia Tauro e La Spezia». L'intesa - ha obiettato il presidente di Spediporto - aveva carattere prettamente locale e valeva solo per la case di spedizione genovesi.

Nelle motivazioni che hanno indotto l'AGCM a portare a termine l'indagine comminando sanzioni, l'Antitrust spiega di aver «ritenuto che gli impegni presentati da tutte le parti si riferissero a condotte suscettibili di integrare un'intesa orizzontale volta a coordinare le strategie commerciali, ed in particolare le politiche di prezzo nei servizi di agenzia marittima, ovvero rientranti tra le restrizioni più gravi della concorrenza, e che pertanto, in linea con l'ordinamento comunitario, non potessero essere accolti gli impegni proposti e si dovesse procedere, invece, all'accertamento dell'eventuale infrazione». Secondo Assagenti e Spediporto, a tal riguardo l'AGCM ha «preso un granchio», in quanto - hanno evidenziato - l'accordo tra le due associazioni è semmai del tipo «verticale» e - ha rilevato Cerruti - concordato tra chi fattura e chi paga e non «orizzontale», cioè definito da una categoria a danno del cliente. In questo caso - è stato notato - «non c'è alcuna vittima».

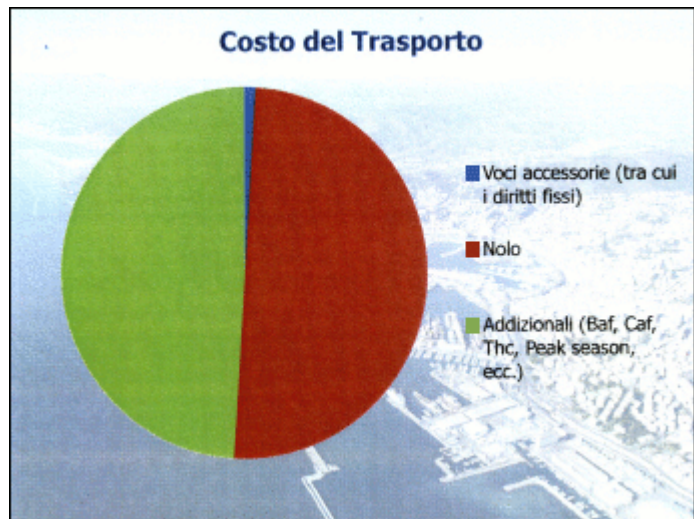
«L'intesa sui diritti fissi - ha evidenziato Giovanni Cerruti - è di natura verticale, concordata tra due associazioni di categoria che operano a un livello differente della catena distribuzione. Questo tipo di accordo è lecito e considerato dalla teoria economica come un incentivo all'efficienza». «Le analisi economiche condotte sul presunto impatto anticoncorrenziale dell'accordo sui clienti e sui consumatori - ha confermato Roberta Oliaro - hanno dimostrato la totale irrilevanza dei diritti fissi e del cosiddetto sconto di fidelizzazione. Percentuali infinitesimali sul cliente e sul consumatore. Assenza totale di un concreto interesse economico degli spedizionieri all'aumento dei diritti fissi e di un appetibile interesse economico allo sconto di fidelizzazione. I freddi dati economici ci dicono che siamo ben lontani da scenari anticoncorrenziali. Ecco perché nutriamo sconcerto e amarezza per la pronuncia dell'Antitrust».

Riteniamo anche - ha aggiunto il presidente di Spediporto - che «l'Antitrust non abbia assolutamente valutato i documenti che abbiamo prodotto», l'ultimo dei quali - ha specificato il legale dell'associazione, Danilo Guida - è una memoria di 554 pagine. «L'impressione - ha osservato Giampaolo Botta - è che la sentenza fosse scritta già dall'inizio». Per Assagenti e Spediporto, infatti, l'Antitrust non ha tenuto in alcun conto le motivazioni difensive presentate dalle associazioni e dai legali delle agenzie marittime tra la prima formulazione dell'accusa avanzata dall'AGCM nella primavera/estate del 2010 e l'audizione finale tenutasi a Roma nel gennaio scorso. Di più: l'Autorità Antitrust - ha denunciato l'avvocato Guida - non ha voluto accettare la posizione di Spediporto «probabilmente perché si aspettava che gli spedizionieri colpissero gli agenti marittimi».

Le due associazioni criticano anche l'entità delle multe: 82mila euro circa a ciascuna delle due associazioni ed oltre 3,9 milioni di euro alle 15 agenzie marittime, con importi differenti stabiliti - spiega l'AGCM nel provvedimento - tenendo conto del fatturato e prendendo «anche in debita considerazione l'effettiva capacità economica delle parti di pregiudicare, in modo significativo, il gioco concorrenziale», applicando quindi all'ammontare definito sulla base del fatturato «una percentuale pari al 10% in ragione della particolare gravità dell'infrazione» e «gli importi così ottenuti, moltiplicati per il numero di anni di partecipazione all'infrazione».

«In casi analoghi - ha rilevato Cerruti - questo tipo di severità non è stata applicata. Ci sembra un accanimento ingiustificato». Secondo l'Antitrust, invece, nel caso ricorrono «numerosi fattori che gli orientamenti della Commissione CE per il calcolo delle ammende richiedono come necessari per collocare la misura della sanzione ad un valore elevato della forcella da questi prevista».

La consistenza delle multe - ha detto Cerruti - non è neppure lontanamente commisurata al “peso” minimo dei diritti fissi sulle entrate delle agenzie marittime: «è - ha spiegato - una voce accessoria che rappresenta meno dell'1% del costo totale del trasporto porta a porta e, secondo un'indagine di Spediporto, circa lo 0,001% sul prodotto finale al consumo. Pertanto non è in grado di costituire di per sé un elemento anticoncorrenziale».



«I freddi dati economici - evidenzia una nota diffusa da Spediporto - ci dicono che siamo ben lontani, anche solo a livello di ipotesi, da scenari anticoncorrenziali. A meno che non si ritenga che un'incisività dello 0,029% del diritto fisso sul costo dell'operazione economica sia di tale rilevanza da determinare sviamento del traffico e danno all'utente e o al consumatore! Non vi è stato pertanto alcun comportamento in grado di danneggiare la concorrenza tra Stati membri (semmai si è cercato di garantire una già minima capacità competitiva delle imprese italiane)».

Cerruti e Oliaro hanno confermato che le sanzioni potrebbero avere un impatto sulla forza lavoro delle agenzie, che rappresenta il principale onere economico delle società: «la nostra preoccupazione - ha detto il presidente di Spediporto - è che la sentenza vada ad incidere sull'occupazione». Sono ben 950 i dipendenti delle 15 aziende oggetto del provvedimento, cioè quelle che hanno partecipato tramite i loro rappresentanti alle riunioni della Commissione Portuale di Assagenti che si è occupata tra l'altro di definire l'accordo con gli spedizionieri. «È opportuno domandarsi - ha recriminato Cerruti - se sia giusto che la totale libertà decisionale dell'Autorità per la Concorrenza possa, in casi come questo, creare danni sociali ed economici dalle conseguenze imprevedibili».

«L'Autorità - ha denunciato inoltre Cerruti - ha preferito sanzionare le singole agenzie, al posto delle associazioni di categoria. Questo al solo scopo di poter comminare una sanzione di quattro milioni di euro, che non sarebbe stato possibile applicare alle associazioni di categoria, visto il limite massimo del 10% del fatturato previsto dalla normativa».

Un'accusa, anche se in forma velata, è stata espressa nei confronti «di chi - ha affermato Roberta Oliaro - si è preso la libertà di denunciare l'accordo». Cioè a dire: il gruppo danese Maersk, che è leader mondiale del settore del trasporto marittimo di linea e che aderiva ad Assagenti tramite la propria agenzia marittima Maersk Italia, che è uscita dall'associazione genovese alla fine dello scorso anno (*inforMARE* del [17 novembre](#) 2011). I rappresentanti degli agenti marittimi e spedizionieri genovesi hanno rilevato il primario ruolo del gruppo danese nell'indagine, da cui è uscito economicamente indenne avendo collaborato con l'Antitrust a cui ha presentato domanda di ammissione al beneficio della clemenza. Anche l'agenzia marittima Hapag Lloyd Italy ha in seguito fatto istanza di ammissione al beneficio della clemenza e - hanno spiegato i rappresentanti delle due associazioni - ha presentato documentazione che ha indotto l'AGCM «ad ampliare il periodo sanzionatorio portandolo dal 2007-2009 al 2004-2009». Grazie a tale collaborazione l'entità della multa a carico di Hapag Lloyd Italy è stata dimezzata. (JM)

Bruno Bellio

Via libera della Ue per dieci «corridoi»

BRUXELLES - I ministri dei Trasporti europei hanno dato il via libera alle proposte della Commissione Ue per le reti Ten-T, dieci corridoi di trasporto prioritario intermodale da realizzare entro il 2030, di cui quattro interessano direttamente l'Italia: il corridoio Baltico - Adriatico, quello Mediterraneo, l'Helsinki - Valletta, il Genova - Rotterdam. Il ponte sullo stretto di Messina, invece, non rientra nei progetti.

Il budget messo a disposizione dalla Ue è di 31,7 miliardi, e la nuova rete del trasporto in Europa conetterà 86 porti con ferrovie e strade, 37 aeroporti con collegamenti ferroviari nelle città, e inoltre ci saranno 35 progetti "cross-border" per ridurre i "colli di bottiglia" e 15.000 km di ferrovie diventeranno ad alta velocità.

Per il vice presidente della Commissione Siim Kallas, responsabile dei Trasporti, il progetto approvato rappresenta il «cuore del sistema dei trasporti europeo. Questo è un passo avanti molto significativo. I trasporti sono la linfa vitale dell'economia europea, se non scorrono senza intoppi, la nostra economia si indebolirà e non riuscirà a crescere. I ministri hanno dato un forte sostegno politico per costruire i collegamenti di trasporto strategici necessari per alimentare la futura crescita economica dell'Europa».

Convegno a Livorno su progetti logistici

LIVORNO - Successo pieno per il primo "Meeting on Mediterranean Port Planning" al Polo Sistemi Logistici di Livorno, organizzato dal Laboratorio di ricerca Logit (Laboratorio di logistica della Toscana), diretto dal professor Antonio Pratelli in collaborazione con l'Autorità portuale di Livorno ed il patrocinio dell'Università di Pisa.

I progetti usciti dal gruppo di lavoro serviranno da supporto per le decisioni strategiche del sistema costiero e portuale del territorio livornese, in particolare ora che in Autorità portuale si sta discutendo del nuovo master plan, cioè del nuovo Piano regolatore portuale.

Nel corso della giornata sono stati presentati infatti studi sul recupero di opere infrastrutturali, sulla rete logistica su ferrovia dell'area portuale e retroportuale, studi sulle merci pericolose e sullo sviluppo di nuove linee con Algeria e Marocco in partenza da Livorno.

«Siamo soddisfatti - ha commentato Pratelli - per l'ottimo lavoro svolto su progetti di ampio respiro. Vado orgoglioso di quello che abbiamo realizzato perché stiamo costruendo qualcosa che fino ad ora non esisteva. Lavoriamo con gli enti su progetti a carattere internazionale che conferiscono un vero valore aggiunto al territorio».

Cipe: 60 mln a Ravenna per lavori nel porto

RAVENNA - Il Cipe ha assegnato 60 milioni di euro per l'hub portuale di Ravenna. Verrà così finanziato il secondo dei quattro stralci del progetto preliminare, che consentirà un ulteriore approfondimento dei fondali e la realizzazione delle banchine funzionali anche alla costruzione del nuovo terminal container. Insieme alle risorse del Cipe, il secondo stralcio sarà finanziato con altri 60 milioni dell'Autorità portuale di Ravenna.

Per l'assessore a Mobilità e trasporti della Regione Emilia-Romagna, Alfredo Peri, si tratta di «un riconoscimento dell'impegno delle istituzioni. E' fondamentale dare un ulteriore impulso al porto di Ravenna, per aumentare il suo ruolo nel sistema regionale e nazionale. Il progetto è pronto - ha ribadito Peri -: si tratta di passare dalla fase della proposta a quella dell'attuazione».

Il sindaco di Ravenna, Fabrizio Matteucci, ha espresso «grande soddisfazione, perché dall'avvio dell'approfondimento dei fondali dipende il futuro del porto, che è una parte fondamentale dell'economia ravennate. Un investimento - ha concluso - che è tanto più significativo in un momento difficile per l'economia come questo».

Il finanziamento del Cipe per il porto di Ravenna «è frutto anche dell'importante lavoro svolto dalle istituzioni locali e dalla Regione Emilia-Romagna, con il convinto sostegno di Confindustria e dei suoi associati, che non hanno mai mancato occasione per far presente al Governo l'importanza, per lo scalo ravennate, dell'approfondimento dei fondali», ha affermato il presidente di Confindustria Ravenna, Guido Ottolenghi. «Manterremo alta l'attenzione - ha aggiunto - affinché tutti i passaggi burocratici che attendono ora il provvedimento del Cipe si concludano positivamente e nel più breve tempo possibile. L'approfondimento dei fondali rappresenta, infatti, una grande opportunità per l'incremento dei traffici mercantili, oltre che un valore economico in sé, generato dai lavori connessi con l'escavo».

Taranto, 219 milioni sulla logistica



Domenico Palmiotti

TARANTO

Un cantiere che parte dopo dieci anni dall'annuncio del progetto è la dimostrazione di cosa non deve assolutamente essere la politica delle infrastrutture in Italia. Tuttavia, nonostante un ritardo così significativo, l'avvio della piastra logistica nel porto di Taranto resta ancora una grossa opportunità da cogliere. Il viceministro alle Infrastrutture, Mario Ciaccia, sintetizza così la gior-

IL RITARDO

Il viceministro Ciaccia: «In un'economia che va veloce non possiamo più permetterci questo genere di lentezze»

nata di ieri che dovrebbe aver messo sulla rampa di lancio un progetto da 219 milioni di euro finalizzato a fare del terminal container di Taranto (gestito da Evergreen) non più solo uno scalo di transhipment, ma anche un'area attrezzata di 148mila metri quadrati dove fra cinque anni, se la tabella di marcia sarà rispettata, sarà possibile fare una serie di operazioni: dall'intermodalità mare-ferrovia-strada allo stoccaggio delle merci, dai controlli di qualità alle lavorazioni. Dei 219 milioni di euro, 37,544 sono a carico del privato **Taranto Logistica** (gruppo Gavio) mentre il resto viene da fondi pubblici deliberati dal Cipe. Le opere da costruire sono cinque: strada dei moli, ampliamento del quarto sporgente, darsena ad ovest dello stesso sporgente, piattaforma e vasca di colmata che servi-

rà ai materiali del dragaggio. Delle cinque opere, la strada dei moli vedrà una quota affidata a terzi attraverso gara nella misura del 30 per cento. L'occupazione di cantiere sarà di 150 addetti con punte di 220. Tutte le opere saranno consegnate all'Autorità portuale ad eccezione della piattaforma che per 30 anni sarà gestita in concessione da Taranto Logistica.

«In un'economia che va veloce, non possiamo più permetterci lentezze perché dieci anni per aprire un cantiere sono oggettivamente tanti, troppi - osserva Ciaccia -. Abbiamo bisogno di infrastrutture e se non le realizzeremo, saremo colpevoli della mancata crescita e del mancato sviluppo».

Taranto è un porto importante, anche l'Unione europea l'ha riconosciuto «strategico», e proprio perché il progetto della piastra logistica deve andare avanti che il Governo, dice Ciaccia, ha nominato il presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete, commissario. «A lui abbiamo affidato il compito di velocizzare le procedure». Che non riguardano solo la piastra logistica ma anche le altre opere portuali per un insieme di 400 milioni di euro. L'obiettivo, rileva il viceministro, è fare di Taranto un porto che, inserito nel corridoio che va da Helsinki a Malta, «apre all'Italia una porta su Africa ed Estremo Oriente».

Ma bisogna anche affrontare altre situazioni, sottolinea Claudio Vezzosi, presidente di Taranto Logistica. Ovvero, rimuovere «vincoli e limiti di capacità» sulla rete ferroviaria ed avere un'offerta di valide condizioni commerciali. Non c'è alternativa, dice Vezzosi, se si vogliono davvero instradare da Taranto le merci in Europa ed essere concorrenti rispetto ad altri porti del Mediterraneo.

Enti di gestione. Allarme degli spedizionieri sulle spese

«Le Autorità costano troppo»

GENOVA

«L'Italia, col Governo Monti, è entrata in un'ottica di razionalizzazione delle spese. Che significa, come è accaduto per le Province, eliminare gli organismi superflui e premiare i più produttivi. Per questo ora occorre agire diminuendo il numero delle Autorità portuali». A lanciare la sfida è Roberta Oliaro, presidente della genovese Spediporto che, con 500 imprese iscritte è la maggiore associazione italiana di spedizionieri marittimi, e domani si riunirà in assemblea. Tra i temi che saranno trattati nella riunione, quello più scottante riguarda le port Authority.

«Attualmente - spiega la Oliaro - sono 25 e sono troppe. Lo si

vede analizzandone i traffici. Un esempio: su 9,5 milioni di teu (container da 20 piedi) movimentati in Italia nel 2011, gli scali delle quattro Autorità del Nord-Ovest (Genova, Savona, La Spezia e Livorno), più le tre del Nord-Est (Ravenna, Venezia e Trieste), più i porti di transhipment italiani (Cagliari, Gioia Tauro e Taranto), muovono 8,5 milioni di teu.

Il resto è diviso tra ben 12 altri

LE VALUTAZIONI

Oliaro: il numero delle Authority è eccessivo rispetto al volume dei traffici negli scali minori

porti, guidati da altrettante Autorità portuali». Secondo la Oliaro, insomma, è giunto il momento di cambiare, nonostante Assoport, da tempo, si opponga a questa tesi, sostenendo che le Authority esistenti non siano fonte di sprechi. Consultando, però, i documenti della corte dei conti sui porti (col limite che quelli con raffronti più dettagliati risalgono al 2006), si nota che la spesa per gli organi (cioè presidente, segretario generale, comitato portuale e revisori) spesso raggiunge una forte incidenza sul costo complessivo, rispetto a quella sul personale. Ad esempio, nel 2006 a Genova, primo porto italiano, la spesa per gli organi incideva per l'1%, mentre a Catania,

Augusta e Messina (tutti porti con traffici limitati) rispettivamente per il 14,5%, per il 19,2% e per il 12,2%. Ma l'incidenza degli organi è alta anche a Taranto, Salerno e Ancona (rispettivamente 12,9%, 8,7% e 6,7%). «I porti - aggiunge la Oliaro - garantiscono risorse importanti allo Stato; ad esempio un gettito Iva di 2 miliardi l'anno. È necessario che le poche risorse oggi a disposizione siano concentrate, dopo una riduzione o un accorpamento delle Authority, su quegli scali che davvero hanno traffici importanti. A fronte di un aumento del potere e dell'autonomia delle Authority rimaste». Ieri, peraltro, gli spedizionieri e gli agenti marittimi di Genova hanno annunciato ricorso al Tar del Lazio contro l'Antitrust, che ha comminato loro sanzioni per 4 milioni, per violazione di norme sulla concorrenza.

R.d.f.

Est, Balcani e Turchia L'automotive cresce nella periferia d'Europa

Costo del lavoro, incentivi fiscali e dogane i fattori di attrazione

Andrea Malan

Il mercato dell'auto europeo vivrà nel 2012 un altro anno difficile, con vendite previste in calo almeno del 5%. Ma la crisi che attanaglia il settore ormai dal 2008 non è uguale per tutti: non lo è per le case costruttrici, alcune delle quali se la cavano molto meglio; e non lo è per i diversi Paesi. L'osservazione vale non tanto dal punto di vista delle vendite - che hanno sofferto a Ovest come a Est - quanto della produzione: il processo di trasferimento dall'Europa occidentale ai più economici Paesi dell'Est (e alle sponde di Asia e Africa) non si è infatti fermato con la crisi, contribuendo ad esacerbare gli effetti del calo di vendite sull'occupazione in occidente. Gli esempi più recenti sono l'inaugurazione della fabbrica Renault di Tangeri, in Marocco (a pochi chilometri dalle coste spagnole), e quella - prevista per i prossimi mesi - dello stabilimento Fiat di Kragujevac, in Serbia.

Il primo fattore di attrazione resta il costo del lavoro: per Fiat, per esempio, il costo orario del lavoro - che è di 26,3 euro in Italia - scende a 9,1 in Polonia, 6,6 in Turchia e 4,2 in Serbia. In una recente audizione al Senato francese, i responsabili di Peugeot e Renault hanno messo nero su bianco lo svantaggio competitivo delle produzioni in Francia: «Il divario di costo per la Clio4 tra la Francia e la Turchia è di 1.400 euro per vettura» ha spiegato Carlos Tavares, direttore generale di Renault; al Salone di Ginevra, qualche settimana fa, Philippe Varin - numero uno del gruppo Psa Peugeot - ha

quantificato in 700 euro il differenziale di costo, per la Peugeot 208 appena lanciata, tra lo stabilimento francese di Poissy e quello slovacco di Trnava. Non è un caso dunque se, come ha ricordato Denis Martin, responsabile relazioni sociali della stessa Psa, «la maggior parte dei costruttori ha delocalizzato la produzione delle auto di segmento B (come la Peugeot 208, ndr) fuori dall'Europa occidentale».

Anche gli incentivi finanziari giocano un ruolo importante: sempre nel caso di Fiat a Kragujevac, il Governo serbo ha messo sul tavolo circa 200 milioni tra contributi a fondo perduto, prestiti agevolati e contributi in natura, su un totale di poco più di 900 milioni di investimento. Mentre vent'anni fa si temeva la fuga delle produzioni dall'Europa occidentale verso l'Asia o l'America Latina, la delocalizzazione ha fatto rotta su Paesi più vicini: prima quelli dell'Est Europa ormai entrati nella Ue - Repubblica Ceca, Polonia, Slovacchia, Romania, Slovenia, Ungheria - poi quelli appena al di fuori (come la Serbia) o quelli geograficamente più vicini, dalla Turchia al Maghreb.

L'organizzazione produttiva per i big dell'auto prevede ormai in quasi tutti i casi la produzione vicino al mercato di sbocco, inteso però in senso lato: Nordamerica, Mercosur, Europa allargata, Sud Est asiatico. Vi sono, è vero, flussi di esportazione consistenti dall'Asia (Corea e Giappone) verso Europa e Usa, oltre a flussi da una sponda all'altra dell'Atlantico. Ma sempre più i costruttori cercano di bilanciare produzione e vendite, per minimizzare i rischi valutari e quelli di fiammate protezionistiche. A guidare la precisa localizzazione, oltre al costo del lavoro e agli incentivi che ormai quasi tutti i Governi offrono, vi sono anche fattori valutari e doganali: per questo l'ingresso dei Paesi ex comunisti nella Ue ha portato a un vero e proprio boom di delocalizza-

zioni (non solo nel settore auto).

Fiat ha ormai una capacità produttiva all'Est (Polonia, Turchia e ora Serbia) comparabile a quella italiana; lo stesso vale per Renault, che nel 2011 ha prodotto in Francia meno di 400mila auto contro 327mila del solo impianto romeno di Pitesti e le 800mila complessive di Romania, Slovenia e Turchia. Lo spostamento degli impianti di assemblaggio porta poi con sé anche quello delle fabbriche di componenti (si veda l'articolo qui sotto). La delocalizzazione ha riguardato inizialmente auto low cost o di gamma bassa, ma ha coinvolto progressivamente anche modelli di fascia più alta: la Audi (gruppo Volkswagen) produce per esempio in Ungheria le coupé TT e parte delle A3. Il fenomeno è destinato a proseguire: sono di questi giorni le indiscrezioni sul possibile trasferimento di produzioni Opel (gruppo General Motors) da Germania e Gran Bretagna verso gli impianti nell'Est Europa.

Secondo le previsioni di un recente studio della società di consulenza PriceWaterhouseCoopers (Pwc) la capacità produttiva nell'Europa centro-orientale, che nel 2007 era di 3,3 milioni di veicoli e nel 2011 è salita a quasi 4, arriverà a 4,6 milioni nel 2015; secondo lo stesso documento la capacità degli impianti in Europa occidentale, scesa di quasi 2 milioni di unità a poco più di 17 milioni nel 2011, è destinata a risalire a 18 nel 2015. Ciò potrebbe peggiorare il problema della sovracapacità complessiva in Europa, tanto più se si confermeranno le stime di una domanda piatta o in ripresa marginale. Non solo. Gli esperti di Pwc evidenziano un altro potenziale problema di medio periodo: la Russia, a sua volta oggetto di ingenti investimenti da parte dei colossi occidentali, potrebbe decidere tra qualche anno di voler diventare una base di esportazione.

Con i lavori pubblici fermi fatturati giù del 40 per cento

Filomena Greco
TORINO

La stretta sulle opere pubbliche ha fiaccato il comparto delle imprese impegnate nel settore lavori speciali e geognostica, protagoniste a Torino dell'esposizione biennale Intertunnel, che apre oggi al Lingotto, accanto a Expo Ferroviaria. Oltre un miliardo il giro d'affari, con stime sulle contrazioni dei fatturati che vanno dal 10 al 40% l'anno scorso, dovute ad un forte calo delle commesse, in media, del 20-25 per cento. Una difficoltà che sarà al centro di un convegno, giovedì prossimo, ospitato nell'ambito dell'Expo 2012.

«Il nostro settore - spiega Massimo Poggio, presidente Aif, associazione di categoria del sistema Ance che raggruppa le imprese qualificate in opere speciali come fondazioni e consolidamenti - rispecchia la situazione del comparto nazionale costruzioni ed è fortemente penalizzata dalle piccole dimensioni delle imprese e dalla scarsa capacità del sistema di selezionare quelle realmente operative, dotate quindi di personale specializzato e macchinari. Serve qualificare sempre più questo tipo di operatori, per distinguerli da chi agisce come "intermediario" econo-

mico». Basti pensare, aggiunge Poggio, che il totale di imprese del settore OS21 - categoria entro la quale rientrano chi lavora nel settore opere speciali - sono 4.980, ma quelle effettivamente dotate di attrezzature proprie e di personale altamente specializzato, dunque le imprese effettivamente esecutrici, sono il 15% del totale. Circa 700, incluse le 80 che aderiscono ad Aif. «Stiamo lavorando come associazione - aggiunge

Poggio - per promuovere un consorzio di imprese, in grado di facilitare la possibilità di andare all'estero».

E l'estero rappresenta una via di fuga, in tempi di crisi, anche per le imprese del comparto geognostico. «In Italia il settore delle indagini geognostiche - spiega Mauro Buzio, presidente della Anisig, associazione di categoria che rappresenta il settore specialistico della geognostica - è sempre più limitato e caratterizzato inoltre, da delicate problematiche di tipo normativo che Anisig sta cercando di affrontare in collaborazione con le istituzioni preposte». L'Est europeo, dalla Polonia alla Bulgaria, è sicuramente l'area che offre oggi maggiori possibilità alle imprese italiane. Buzio, ad della piemontese Citiemme, ad esempio, ha eseguito i sondaggi geognostici per la metropolitana di Bucarest, al seguito di Astaldi. Una settantina le imprese che fanno capo a Anisig, con un giro d'affari sui 200 milioni, cifra che rappresenta circa la metà delle entrate del settore. Difficile avere stime certe: «Difficile perché il comparto è polverizzato e spesso penalizzato dalle logiche del subappalto» aggiunge Buzio.

LE SIGLE

80

Nell'Aif

Le aziende qualificate in opere speciali (fondazioni, consolidamenti, eccetera) che compongono l'associazione di categoria del sistema Ance, per un totale di circa 4 mila dipendenti e un giro d'affari stimato di 550 milioni di euro

70

Nell'Anisig

Associazione di categoria che raggruppa le aziende del settore della geognostica, che in Italia registra un giro d'affari di circa 200 milioni di euro