

# RASSEGNA STAMPA 27 NOVEMBRE 2012

Fonte:



## **D'Amato, 3 portacontainer al posto delle petroliere**

Genova - Dopo mesi di trattative con i cantieri Stx, Luigi D'Amato della Fratelli D'Amato ha firmato nei giorni scorsi con i dirigenti dei cantieri coreani arrivati a Napoli, i nuovi contratti con cui, contemporaneamente, ha cancellato l'ordine di 2 petroliere Vlcc convertendolo in una nuova commessa per tre porta-containers da 9.200 teu. 264 milioni di dollari il prezzo complessivo di cui, il 25%, già versato come down payment (caparra).

«Il primo effetto positivo – spiega l'armatore D'Amato – si traduce nell'annullamento di una forte minusvalenza che si era prodotta nel mercato delle mega petroliere Vlcc».

«Questa operazione – spiega ancora D'Amato - è stata possibile grazie anche a due straordinari “compagni di viaggio”: l'abile broker ed amico Aldo Frulio ma, soprattutto, Gianluigi Aponte, riconosciuto come il migliore operatore al mondo nel settore dei containers e con forti legami con i cantieri coreani Stx dove, negli stabilimenti francesi di Nantes, ha tra l'altro, costruito la maggior parte delle navi passeggeri della sua flotta Msc Crociere».

## **Grimaldi in corsa per scandlines**

Genova - Il gruppo italiano Grimaldi dovrebbe figurare tra gli interessati alla società attiva nei trasporti marittimi Scandlines. È quanto riferiscono diverse fonti vicine alla transazione. L'operatore di private equity 3i e Allianz Capital Partners, che controllano il 50% a testa, dovrebbero avviare il processo di cessione nel prossimo mese di gennaio.

Grimaldi, secondo le fonti interpellata da Reuters, dovrà vedersela con la concorrenza della danese Dfds, nonché con quella degli specialisti dei buyout Terra Firma, Nordic Capital, Apollo, Axa Private Equity e Rreef, il fondo infrastrutturale che fa capo a Deutsche Bank. I venditori puntano a incassare fino a 1,4 miliardi di euro dalla vendita, meno degli 1,5 miliardi pagati nel 2007. Secondo quanto si legge sul sito, Scandlines collega Danimarca, Germania e Svezia. Nel 2011 ha trasportato 11,5 milioni di passeggeri, 2,6 milioni di auto e 640.000 camion. Nel Nord Europa, Grimaldi Group controlla la finlandese Finlines.

## **Gnv, dopo l'intesa cancellati gli esuberanti**

Genova - Esuberanti evitati: dopo la trattativa in Regione Liguria, Grandi Navi Veloci, «malgrado la grave situazione di crisi in atto a livello mondiale, conferma che manterrà inalterati i livelli occupazionali del personale amministrativo e del personale marittimo».

Questo l'impegno della società, che ha diffuso oggi una nota per ribadire quanto deciso il 22 novembre scorso in una riunione in Regione Liguria. «Grazie alla mediazione della Regione Liguria, sono stati firmati gli accordi per il personale amministrativo con Cgil, Cisl e Uil, e l'accordo di sospensione di parte della maggiorazione dello straordinario per il personale marittimo con Cisl e Uil».

«Abbiamo raggiunto un obiettivo importante - ha dichiarato Ariodante Valeri, Direttore Generale di Grandi Navi Veloci - che ci consente di tutelare i lavoratori amministrativi, e allo stesso tempo ci fornisce uno strumento concreto per abbattere i costi e trovare una soluzione alla crisi dei mercati mondiali, che ha messo in difficoltà tutto il comparto marittimo». Gnv ricorda poi che è stato inoltre firmato, con le sigle sindacali Cisl, Uil e Ugl, «l'accordo per la tutela del lavoro del personale marittimo». L'accordo prevede la garanzia del mantenimento dell'organico attuale. «È una soluzione che consente alla Compagnia di superare il momento critico che sta attraversando - sottolinea il Direttore Generale Valeri - evitando riduzioni di personale: gli stati maggiori e i dirigenti hanno dimostrato grande sensibilità e solidarietà nei confronti dell'Azienda e verseranno un contributo volontario».

## **Container in flessione nei prossimi 6 mesi: -10%**

New York - Secondo Hackett associates e institute of shipping economics and logistics nell'arco dei prossimi 6 mesi i porti del Nord Europa registreranno un'ulteriore flessione del 10% del traffico container rispetto allo stesso periodo 2011 – 2012. Colpa della crisi e della stagnazione dei consumi.

A causa dell'accentuarsi della crisi economica e della stagnazione dei consumi, i volumi complessivi dovrebbero registrare una flessione del 9,3%, rispetto a quella del 6,7% registrata all'inizio del corrente anno. Per i volumi all'import la previsione per il 2012 è di una flessione del 2,8% a 16 milioni di teu, mentre all'export vi dovrebbe essere una crescita di 3,6 milioni di teu a 17,5 milioni di teu.

Complessivamente, l'import del Northern Range dovrebbe scendere quest'anno a 20,8 milioni di teu (-11,9%), mentre l'export dovrebbe salire a 16,9 milioni di teu. La movimentazione complessiva del 2012 si dovrebbe attestare a 40 milioni di teu, grosso modo sui livelli dello scorso anno. La ripresa non è prevista prima del 2014.

## **Boskalis, offerta per dockwise**

Genova - Il gruppo olandese Boskalis ha presentato un'offerta da 682 milioni di euro per l'acquisizione della totalità delle azioni della connazionale Dockwise, della quale detiene già il 33,9%, con un premio del 61% rispetto alla quotazione attuale della società concorrente. HAL Investments, principale azionista di Dockwise con il 31,7%, ha già annunciato parere favorevole alla proposta. Il gruppo Boskalis è leader mondiale del settore, con una flotta di oltre 1.100 mezzi tra draghe, rimorchiatori e navi appoggio e 14.000 dipendenti, mentre Dockwise opera una flotta di 19 navi semisommersibili e conta su circa 1.300 dipendenti.

## **Pace sociale a rischio, allarme della Filt Cgil**

Genova - Le ambiguità del nuovo disegno di legge sui porti, che aspetta l'esame della Camera, erano ieri al centro dell'incontro pubblico "Riordino della legislazione portuale, ricadute sul lavoro e sulle imprese" organizzato dalla Filt Cgil. Dai nodi non sciolti dell'autoproduzione, passando alle riforme per i terminalisti, alla questione dei servizi tecnico-nautici, il disegno di legge non risolve e non uniforma la realtà dei porti italiani. Ad acuire i problemi, gli interrogativi aperti dall'ultima circolare del ministero dei Trasporti, quella che chiede il blocco degli aumenti ai dipendenti della Autorità portuali, con effetto retroattivo fino al 2010. Una decisione - nel contesto dei tagli previsti dalla spending review - che già ha fatto proclamare ai sindacati lo sciopero per il prossimo 5 dicembre. La circolare cade in pieno rinnovo del contratto, e il contratto dei porti è unico: rischia quindi, per una circolare ministeriale, che le Authority vengano sommerse da una valanga di ricorsi e soprattutto che la contrattazione per tutte le altre categorie portuali rimanga bloccata. Una situazione esplosiva, che in effetti ha spinto Enrico Ascheri, della segreteria Filt Cgil, a chiedersi se «vogliamo ancora la pace sociale nei porti».

Al dibattito sulla riforma hanno partecipato i vertici di Assologistica, Assiterminal, Ancip, Culmv, Angopi e Assoport. Pur con diversità di vedute, la valutazione in sostanza è questa: prendiamo questa legge, e poi proviamo a trovarne una che cambi realmente le cose.

## **Fincantieri, il rebus della proprietà**

Genova - Le aspettative intorno all'incontro romano tra sindacati e Fincantieri erano alte, ma in sostanza sono andate deluse. Non è infatti arrivata l'attesa spartizione dei carichi di lavoro tra i vari cantieri delle ultime commesse incassate dal gruppo (due navi Viking, una Carnival, una Holland America Line, un traghettino per un'azienda di trasporto pubblico canadese) perché, ha spiegato l'amministratore delegato Giuseppe Bono, nessun contratto è ancora stato siglato. La Sace sta ancora lavorando e gli armatori non hanno nessuna intenzione di metterci dei soldi finché non sono finalizzate le garanzie da parte della società di assicurazione del credito.

Ma dietro a una situazione di apparente stasi, qualcosa si sta muovendo. A una precisa domanda del delegato Fiom, e cioè cosa ne sarà del gruppo domani, dal momento che a fine ottobre il presidente di Cassa depositi e prestiti Franco Bassanini ne ha annunciato la cessione, i vertici dell'azienda hanno glissato. Non hanno risposto.

Bassanini ha specificato che il disimpegno della Cdp (la catena di comando è questa: Fincantieri fa parte di Fintecna, holding del Tesoro ceduta alla Cassa insieme a Simest e Sace) non sarà totale, ma che sarà tenuta una quota di minoranza dal braccio operativo Fondo strategico italiano. In questo senso - Bono questo non l'ha mai escluso - potrebbe riaffacciarsi l'ipotesi di una quotazione in Borsa, anche se la Cdp si impegnerebbe anche nella ricerca di un partner industriale o finanziario (del resto, la visita del premier Mario Monti in Qatar serviva anche a far conoscere le aziende oggi in pancia alla Cdp). Ma come per le commesse, anche in questo frangente le cose sono destinate a muoversi con lentezza. Probabilmente la Cdp vorrà un piano industriale - così come per le altre società passate sotto il suo ombrello. Senza dimenticare che Fincantieri sta portando avanti un processo di acquisizione con Stx Offshore, azienda che per dipendenti, fatturato e stabilimenti vale quanto la stessa Fincantieri, ma che come suggerisce il nome opera in settore commercialmente più vivace di quello delle navi da crociera. Il ritiro dello Stato non è comunque immediato: «potrebbero passare anni» assicura una fonte di settore, perché l'obiettivo, almeno sulla carta, non è la dismissione, ma la valorizzazione. Tra l'altro l'operazione Stx, annunciata come in dirittura d'arrivo a fine mese, sta subendo a sua volta dei ritardi e dei rallentamenti. Intanto, la situazione all'interno del gruppo illustrata ieri è questa: la capacità di lavoro degli otto cantieri è di 13 milioni di ore, al momento c'è lavoro solo per 7,5 milioni di ore. L'accordo sulla cassa integrazione scade a fine 2013, dopodiché sarà necessario trovare una nuova quadra col governo. «Anche arrivassero le commesse - segnalano Bruno Manganaro e Giulio Troccoli della Fiom genovese - i tempi rimarrebbero lunghi, perché parliamo di prototipi. Quindi è necessario un lavoro di progettazione a monte». Del resto, segnala Troccoli, gli scarichi di lavoro oggi cominciano a sentirsi proprio negli uffici: effetto diretto del calo di domanda del mercato. «È stata nuovamente ventilata l'ipotesi e la disponibilità - dice Tiziano Roncone, segretario generale Fim Liguria - a realizzare altri prodotti che non siano solo navi, vedremo se questo potrà in futuro portare a qualcosa». «L'azienda ha in sostanza confermato l'accordo dello scorso 21 dicembre - dice Antonio Apa, segretario generale Uilm Liguria - con l'impegno a non chiudere alcun cantiere». Sestri Ponente impegnerà circa 300 lavoratori fino a ottobre 2013, con la chiatta e i cassoni per la "Costa Concordia". A Riva la cassa è destinata ad aumentare con il trasferimento della Fremm, sul cui programma - anche in questo caso - il governo non ha fatto chiarezza. Infine, Muggiano: la situazione meno critica, con due sottomarini in ordine e trattative - riservatissime - per due nuovi maxi-yacht.

ALBERTO QUARATI

## **Nasce «Costa Toscana Cruise» Livorno e il suo territorio possono offrire spunti interessanti**

LIVORNO - «Con tutto il rispetto del caso, la città di Livorno non è certo Barcellona o Venezia ma neppure Savona o Civitavecchia». Con queste parole il presidente della Camera di Commercio di Livorno, Roberto Nardi, ha spiegato il significato della nascita di Costa Toscana Cruise, l'iniziativa lanciata per valorizzare l'offerta turistica del territorio livornese e promuovere l'incoming.

Lo ha fatto durante la conferenza stampa dedicata alla partecipazione del nuovo soggetto al SeatradeMed, la fiera specializzata che si svolgerà da oggi al 29 Novembre a Marsiglia. Costa Toscana Cruise nasce dalla collaborazione tra la Porto Livorno 2000 con "La Strada del Vino e dell'Olio della Costa degli Etruschi", con il sostegno dell'Autorità portuale di Piombino e dell'Elba e della Camera di Commercio di Livorno, con la partecipazione dell'Assessorato al Turismo del Comune di Livorno, dell'Assessorato al Turismo della Provincia di Livorno e dell'Autorità portuale di Livorno.

«La città labronica e questo territorio - ha detto Roberto Nardi - possono offrire spunti interessanti». Concetto ribadito dal presidente della Porto 2000, Roberto Piccini:

«Spostiamo l'attenzione su una parte meno conosciuta della Toscana che si trova nel nostro hinterland. Intendiamo presentare agli armatori ed ai tour operator, tra pochi giorni a Marsiglia e nel prossimo mese di Marzo al Seatrade di Miami, una serie di itinerari per far conoscere il nostro territorio nelle sue diverse sfaccettature e quindi la Livorno granducale, una delle città europee più moderne nel 1700, Bolgheri e le strade del vino, l'Isola d'Elba e le perle del Tirreno, gli Etruschi e l'Alta Maremma».

Il porto di Livorno è il quarto in Italia nel settore crocieristico dopo Civitavecchia, Venezia e Napoli. L'anno si chiuderà con oltre 1 milione di crocieristi arrivati nel porto toscano. Punto dolente di un settore in crescita è la frammentazione degli accosti. «Siamo riusciti ad accogliere tutte insieme fino ad otto unità. E' un miracolo tutto livornese che però non può certo sempre ripetersi. E' necessario destinare aree ben definite a questa attività senza essere costretti a dividere le banchine con le navi mercantili. Per questo attendiamo risposte dal Piano operativo triennale, da una ridefinizione del nuovo assetto del porto. L'accoglienza - ha concluso Piccini - è un aspetto non secondario per il successo di questa attività».

In piena sintonia con il presidente della Porto 2000 anche Roberto Nardi che ha idee ben chiare su quello che dovrebbe essere il nuovo assetto strutturale dell'area intorno alla Fortezza Vecchia e alla Stazione crociere. «Dobbiamo spostare la barriera doganale anche scontando il fatto di non poter utilizzare l'accosto sul Porto Mediceo. Non è una cosa impossibile. Ridisegnare tutta l'area è fondamentale». Un'area su cui insiste la fatiscente struttura del vecchio silos, l'ennesima assurdità di un Paese bloccato da mille lacci e laccioli. Per la Sovrintendenza è "archeologia industriale": peccato che i turisti non l'apprezzino questo tipo di archeologia, che non facciano la fila per ammirarla. Forse un po' di buon senso non guasterebbe. Lo stesso buon senso che ha accompagnato la nascita di Costa Toscana Cruise. «La "Strada del Vino e dell'Olio Costa degli Etruschi" è prima di tutto un'associazione di produttori e strutture ricettive che coinvolge anche le istituzioni, comuni Provincia di Livorno e di Pisa ed Ente camerale di Livorno e le associazioni di categoria agricole. Grazie a questa sinergia - ha spiegato il presidente Piermario Meletti Cavallari - è possibile mettere in atto una promozione completa del territorio. la preziosa collaborazione con la Porto di Livorno 2000 darà modo di aprire le

porte della costa a tutto il mondo del crocierismo».

«La vera novità di questa iniziativa - ha affermato Paolo Pacini, assessore al Turismo della Provincia di Livorno - è quella di vedere la città capoluogo insieme a tutto il territorio provinciale. E' la prima volta che riusciamo a creare una sinergia tra pubblico e privato, a proporre un' offerta articolata, di qualità». Una parte rilevante del progetto interessa anche l' Isola d'Elba dove i turisti delle crociere nelle loro escursioni a terra sono concentrati su un'area ben definita. «Non dobbiamo però dimenticare - ha concluso Pacini - che oltre alla qualità dei prodotti ci devono essere accurati servizi».



## **Ampia panoramica sull'importanza delle crociere in Italia**

Tiziana Murgia

ROMA - Si è svolto a Roma nei locali del Senato della Repubblica un convegno sulla rilevanza delle crociere nel settore del trasporto e del turismo organizzato dalla cattedra di Diritto della navigazione dell'Università di Roma Tor Vergata e dalla "Rivista del Diritto della Navigazione" e promossa da Elda Turco Bulgherini. La promotrice del convegno ha aperto la discussione rivolgendo un appello alle forze politiche per un'urgente riforma del Codice della Navigazione, nella parte marittima come è già stato fatto per il settore aereo. Ciò in funzione del fatto che i tempi attuali richiedono un'attualizzazione delle norme del Codice. Dopo alcuni interventi iniziali da parte del sen. Corsi, presidente della decima Commissione permanente - Industria, Commercio, Turismo del Senato e del Rettore dell'Università di Roma Tor Vergata, Renato Lauro, che hanno sottolineato l'attenzione per questo comparto sia in campo politico, che in campo accademico, è intervenuto il vice ministro Ciaccia. Nel concordare su quanto già detto, per sostenere un settore così importante, visto il ruolo che svolge in termini economici per il Paese, ha evidenziato anche il ruolo dei porti e delle Autorità portuali, per i quali il Governo sta cercando di varare importanti norme.

A seguire, è stata aperta la sessione più tecnica, dedicata agli operatori del settore nella quale sono intervenuti Paolo d'Amico, presidente di Confitarma, Corrado Antonini, presidente di Fincantieri, Manfredi Lefebvre d'Ovidio, presidente dell'European Cruise Council, con le conclusioni affidate al vice presidente vicario di Assoport, Pasqualino Monti.

Occorre ricordare il peso del comparto per l'economia italiana in termini di numeri: 4,5 miliardi di euro di contributo diretto generato dal settore. Risulta, inoltre che l'Italia è in cima alle scelte dei crocieristi (un passeggero su tre parte dai porti italiani) e che dei dieci maggiori porti crocieristi del Mediterraneo ben cinque sono italiani.

In considerazione di questi dati, è stato ricordato anche il rilievo che assumono aspetti come la sicurezza e l'ambiente. Monti, nelle sue conclusioni, ha sottolineato «quanto sia importante creare connessioni dirette con le bellezze e ricchezze storiche, archeologiche e paesaggistiche dell'Italia. Pertanto è necessario procedere alla realizzazione di infrastrutture adeguate che rendono più agevole il trasferimento dei passeggeri verso le località da visitare». In quest'ottica Monti ha ricordato che nel porto di Civitavecchia ha promosso la creazione di nuovi itinerari, valorizzando le località meno conosciute.

Durante il convegno sono intervenuti inoltre l'ammiraglio Pierluigi Cacioppo, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, Roberto Cazzulo, chief operating officer del Rina, Mauro Casanova, presidente onorario dell'Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Giorgia Boi, dell'Università di Genova, Michele Comenale Pinto, dell'Università di Sassari, Umberto La Torre, dell'Università di Catanzaro, Francesca Pellegrino, dell'Università di Messina, Stefano Pollastrelli, dell'Università di Macerata, Stefano Zunarelli, dell'Università di Bologna.

## **«Assoporti» al governo: non distruggere la pace sociale**

ROMA - Assoporti ha rivolto un pressante invito al governo affinché non comprometta, con provvedimenti e norme non ponderate a dovere, il clima di pace sociale faticosamente edificato negli anni all'interno degli scali marittimi italiani.

Dopo la presa di posizione delle organizzazioni sindacali, la proclamazione dello stato di agitazione sulle banchine e la decisione di attuare il 5 Dicembre prossimo uno sciopero di 24 ore di tutti i dipendenti delle Autorità portuali, il presidente di Assoporti, Luigi Merlo ha inviato una lettera urgente al ministro Corrado Passera al vice ministro Mario Ciaccia affinché convochino immediatamente i rappresentanti sindacali di categoria e rettifichino sostanzialmente i provvedimenti che prevedono (attraverso l'applicazione dell'art 9 comma 1 del DL 78/2010 anche ai dipendenti delle Autorità portuali) di fatto il blocco di qualsiasi dinamica di aumento retributivo prevista dal contratto, ipotizzando anche la restituzione di quanto già erogato. Provvedimenti tecnicamente inapplicabili, anche per quanto riguarda la restituzione di quanto già pagato ai dipendenti, e tali solo da innescare una vera e propria valanga di ricorsi e paralizzare così l'operatività delle Autorità portuali e di conseguenza dell'intera portualità nazionale.

«Per 12 anni con fatica, tenacia e volontà - ha affermato Merlo - i porti italiani sono cresciuti anche grazie al clima di collaborazione e alla pace sociale difesa sulle banchine. Assoporti oggi non può esimersi dal ritenere legittime le proteste dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali per una troppo frettolosa adozione di atti conseguenti una sentenza amministrativa e pronunce non definitive della magistratura in materia». Di qui l'invito al governo a incontrare subito le organizzazioni sindacali favorendo una revoca dello sciopero del 5 Dicembre; sciopero che potrebbe provocare un crescendo di conflittualità, paralizzare l'attività delle Autorità portuali e vanificare gli sforzi di ripresa e sviluppo adottati nei porti italiani.

## **Ancona: i contenitori «destinati a crescere»**

ANCONA - Nel 2013 il porto di Ancona potrebbe veder aumentare di circa il 10-15% il proprio traffico di container. Lo ha riferito il presidente dell'Autorità portuale di Ancona Luciano Canepa, commentando gli ultimi dati che danno conto di una diminuzione di traffico passeggeri e merci per lo scalo anconetano nei primi dieci mesi dell'anno. Il trend del 2011 è stato negativo soprattutto per i transiti sulla tratta Ancona - Patrasso (-25%) dovuto in particolare alla crisi greca oltre che alla generale situazione di difficoltà che l'economia mondiale attraversa ormai da quattro anni. Ma al calo di passeggeri - c'è stato un leggero recupero ad Ancona nei mesi di Settembre e Ottobre - e di movimentazione merci (-6,8%), è corrisposta una crescita di traffici container (+14,6% di teu e +17% di tonnellate movimentate). Questi ultimi, secondo Canepa, sono destinati a crescere anche il prossimo anno: una delle principali compagnie attive nello scalo ha previsto che passerà nel 2013 da 95 a 110 mila contenitori movimentati. «Il traffico merci - ha spiegato Canepa - si sta spostando sui container che sono molto più sicuri per il trasporto, al fine di proteggere meglio i prodotti da eventuali danni». La tendenza, ha aggiunto, va anche verso una diminuzione di trailer che viaggiano con carichi ottimizzati per ridurre le spese. Ciò però non inciderà sugli incassi di tasse portuali che sono commisurate alla quantità di merce trasportata.

Inoltre, per sciogliere il nodo della tassa che la Regione (insieme alla sola Toscana) pretende di riscuotere dalle aziende concessionarie, con tanto di arretrati dal 2008 e interessi di mora, il presidente Canepa ha proposto alla Regione la stesura di una legge interpretativa che escluda l'applicazione dell'imposta regionale sulle concessioni demaniali alle imprese che operano in ambito di giurisdizione dell'Autorità portuale (dall'Api a Fincantieri). Il gettito è di circa 300 mila euro l'anno. Authority, imprese portuali (tra cui Api, Fincantieri, Ancona Merci, Frittelli Maritime ecc.), associazioni di categoria (Confindustria, Confcommercio, Confartigianato, Cna, agenti marittimi, spedizionieri) e sindacati hanno firmato un "appello accorato" alla Regione affinché intervenga con urgenza per evitare l'applicazione della tassa. Intanto arrivano le cartelle esattoriali: si va dai 10-15 mila euro per le imprese piccole a oltre 600 mila per quelle più grandi (Api, Ancona Merci): somme, hanno osservato Canepa e il segretario dell'Authority Tito Vespasiani, che rischiano di portare ulteriori danni a imprese portuali già in difficoltà e all'indotto.

Canepa ha ricordato l'incertezza giurisprudenziale. Da diverse commissioni tributarie sono arrivati in Toscana verdetti di tre tipi: alcune hanno accolto i ricorsi delle imprese, altre hanno sancito il dovere di pagare imposte e interessi, altre ancora hanno ordinato di rifondere solo le imposte. Ci sono poi circolari ministeriali secondo cui l'imposta non si applica alle concessioni marittime amministrare da Autorità portuali.

Sulla stessa linea i rappresentanti di sindacati, imprese e categorie tra cui Filippo Schittone (direttore di Confindustria Ancona) secondo cui l'impatto dell'imposta è difficilmente assorbibile dalle aziende. Alessandro Archibugi (agente marittimo) non ha nascosto perplessità sull'azione della Regione: «quando non si vogliono risolvere i problemi, si istituisce una commissione».

All'appello hanno dato il loro sostegno i consiglieri regionali Giovanni Zinni (Pdl) e Raffaele Bucciarelli (Federazione della Sinistra). Enzo Giancarli (Pd) ha ricordato la sua interrogazione, l'impegno dell'assessore Pietro Marcolini ad aprire il tavolo, rilevando la «volontà di costruire una soluzione». Totale appoggio all'appello ha espresso Zinni (promotore di un emendamento ritirato dopo la promessa di Marcolini): Ancona è il «porto

delle Marche», ha osservato, sottolineando i pericoli che potrebbero derivare anche all'indotto da una paralisi delle attività portuali favorita dall'applicazione dell'imposta. Perplesso sulla volontà della Regione di risolvere la questione si è detto Bucciarelli secondo cui la vicenda è «emblematica di come si muova il governo regionale». Per due volte la Regione, ha ricordato, ha dato consenso alla riduzione dei canoni per le imprese, in sede di Comitato portuale, ora si pretende di esigere un'imposta introdotta 32 anni fa. «Il porto è cuore pulsante della regione: c'è troppa poca attenzione da parte della maggioranza regionale», ha detto Bucciarelli che solleciterà la pronta convocazione del tavolo e un accordo prima del 19 Dicembre quando si inizierà a discutere di Finanziaria 2013.

Il presidente della Regione, Gian Mario Spacca, in una nota ricorda che «il Governo regionale eliminerà la tassa portuale già nel bilancio 2013», ma Spacca invita il presidente dell'Autorità portuale Canepa «a ridurre coerentemente anche i propri canoni demaniali, che pesano per circa il 90% sugli oneri complessivi che debbono pagare le imprese portuali».

«Sul peso dei canoni demaniali - sottolinea Spacca - la competitività delle attività portuali è condizionata molto più dalle scelte dell'Authority che da quelle che può assumere la Regione». Che comunque, assicura, farà la sua parte, e «in una fase di crisi come quella attuale, conferma la priorità assoluta che il Governo regionale assegna al potenziamento del porto, delle imprese portuali e dell'intero sistema logistico integrato Porto - Aeroporto - Interporto. La giunta regionale è pronta «ad approfondire la vicenda anche attraverso uno specifico tavolo tecnico, a dimostrazione della ferma volontà di operare per assicurare le migliori condizioni per la competitività del porto e di tutti i suoi operatori. Una valorizzazione che passa anche attraverso l'impegno per creare alleanze con gli altri porti dell'Adriatico». L'onere che grava sulle imprese portuali, ricorda la Regione, è costituito al 90% dal canone stabilito dall'Autorità portuale, mentre l'imposta regionale, essendo applicata in misura pari al 10% sui canoni di concessione e basata sulla legge regionale del 1971 di applicazione della normativa nazionale, concorre in maniera minima ad aggravare gli oneri per le imprese.

L'idea di eliminare l'imposta regionale demaniale al porto di Ancona dimostra «il buon senso del presidente della Regione Marche Gian Mario Spacca», lo dichiara - in una nota - il consigliere regionale del Pdl Giovanni Zinni. Si tratta - rimarca - di un'intenzione confortante. Eliminare l'imposta è un atto di buon senso politico in un momento di grave crisi. E farlo all'unanimità in Consiglio regionale non potrebbe che rinforzare l'immagine del porto di Ancona. Un maggior dialogo fra Regione Marche e Autorità portuale è condizione imprescindibile per proteggere l'economia marchigiana e le sue imprese. Api e Fincantieri beneficerebbero di questa riduzione della pressione fiscale».

## **Disco verde per il bilancio dell'Authority Gioia Tauro**

GIOIA TAURO - Disco verde per il bilancio previsionale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Il Comitato portuale ha approvato il documento contabile di gestione 2013 dell'Ente guidato dal presidente Giovanni Grimaldi. Dalla relazione è emersa la positività della passata gestione finanziaria e, quindi, di pari passo, la futura politica economica di sviluppo adottata dall'Autorità portuale di Gioia Tauro a sostegno del primo scalo di transhipment d'Italia.

Nello specifico, è prevista un'organizzazione finanziaria pari a 23 milioni di euro con un attivo di bilancio di circa 17 milioni di euro, quale differenza tra l'avanzo di 25,5 milioni di euro, documentato al 31 Dicembre 2012, e la quota utilizzata per il prossimo anno.

Nel corso del 2013 - informa l'Authority - si procederà al completamento di alcune opere infrastrutturali, avviate nell'anno precedente e che saranno parte integrante del Piano operativo triennale. Tra queste, nelle principali voci che hanno tracciato, e continuano a tracciare in forma predominante, la strada intrapresa dall'Ente, a sostegno dell'ulteriore sviluppo dello scalo che mantiene la sua posizione di primato nazionale, vi è la realizzazione del gateway ferroviario, di cui il bando di gara internazionale è attualmente pubblicato in Gazzetta Ue. Ha un finanziamento pubblico pari a 20 milioni di euro e altrettanti saranno investiti dal soggetto privato che si aggiudicherà la gara di appalto per la costruzione e la sua successiva gestione.

L'infrastruttura sarà dotata di binari di lunghezza complessiva di 6.200 metri con aste non inferiori a 750 metri. Si tratta di parametri in linea con i maggiori terminal europei, se non addirittura superiori.

Con la realizzazione del terminal intermodale e di un capannone di 25 mila metri quadrati, posto nell'area portuale a ridosso del terminal, si è fatto un importante passo avanti a sostegno dello sviluppo della logistica e dell'intermodalità, necessarie a garantire il completamento del transhipment.

Tra le altre attività in dirittura d'arrivo - conclude la nota - i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale di ponente per 650 metri di lunghezza. Viene, così, ulteriormente garantita la peculiarità dello hub di Gioia Tauro che, nel circuito internazionale del Mediterraneo, si impone per la profondità dei suoi fondali capaci di accogliere le mega-ship di ultima generazione con capacità pari a 14 mila teu.

Infine, l'Autorità portuale precisa che il bilancio di previsione 2013 è stato redatto rispettando i limiti di spesa indicati dal Ministero dei Trasporti, con nota del 12 Settembre 2012 inerenti le leggi 122/2010 e 135/2012.

## **Dibattito a Genova su un disegno di legge sulla portualità che non piace a nessuno**

*È stato organizzato dalla Filt-Cgil. Robba (Assiterminal) e Marcucci (Assologistica) lanciano un allarme per il possibile eccesso di capacità dei porti*

L'attuale formulazione della proposta di modifica della legge di riforma portuale n. 84 del 1994 attualmente al vaglio del Parlamento italiano non soddisfa per nulla le aspettative e le esigenze del cluster marittimo-portuale nazionale. Nessuno dei rappresentanti dei lavoratori, delle imprese e delle istituzioni portuali ha espresso soddisfazione per i contenuti del disegno di legge. L'unica posizione degli stakeholder del settore nei confronti del testo licenziato lo scorso settembre dal Senato e trasmesso all'esame della Camera dei deputati - oltre che di rassegnazione per l'estenuante e infruttuoso percorso che ha portato alla sua definizione - è di auspicio che la proposta normativa venga oppure non venga definitivamente approvata nel corso dell'attuale legislatura, ormai agli sgoccioli.

«Io sono per approvarla», è l'opinione del presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) e dell'Autorità Portuale di Genova. Intervenendo questo pomeriggio a Palazzo San Giorgio, sede dell'ente portuale del capoluogo ligure, al dibattito pubblico organizzato dalla Filt-Cgil Genova sul tema «Riordino della legislazione portuale. Ricadute sul lavoro e sulle imprese», Luigi Merlo ha precisato che «se ci sono punti minimali condivisi ha un senso approvare la norma». Tuttavia anche il presidente di Assoporti e dell'authority portuale genovese è tutt'altro che soddisfatto dell'attuale testo, al quale - ha precisato - «l'aula del Senato ha apportato notevoli modifiche peggiorative», tanto che ha esortato «tutti a lavorare ad una nuova legge di riforma da presentare nella prossima legislatura».

Il disegno di legge non accoglie neppure le richieste né appaga le attese dei terminalisti portuali, come hanno sottolineato il direttore di Assiterminal, Luigi Robba, e il presidente di Assologistica, Nereo Marcucci, né quelle dei lavoratori portuali, come ha evidenziato il rappresentante della segreteria genovese della Filt-Cgil, Enrico Ascheri. Sia da parte del sindacato che delle imprese è stata tuttavia rimarcata la necessità di mantenere la pace sociale sulle banchine, esigenza che lo stesso Merlo in veste di presidente delle Autorità Portuali italiane ha posto questo fine settimana all'attenzione del governo (INFORMARE del [26 novembre](#) 2012).

Nel corso dell'incontro Robba e Marcucci hanno tra l'altro nuovamente denotato la mancanza di una regia nazionale che sovrintenda ad un coerente sviluppo della portualità italiana. Tale carenza - hanno rilevato - consente ad esempio il perseguimento di nuovi grandi progetti di infrastrutturazione portuale in un momento in cui la domanda è stagnante e, secondo le previsioni, tale rimarrà nei prossimi anni. Attuando questi progetti - ha specificato il rappresentante di Assiterminal - in 10/15 anni la capacità di traffico dei container dei porti italiani salirà a 30-35 milioni di container teu all'anno, capacità assolutamente eccessiva e che - ha precisato - nessuna domanda potrà richiedere. Attualmente - ha detto Marcucci - in Italia si movimentano cinque milioni di teu all'anno, perché gli altri cinque sono movimentati in trasbordo e quindi smistati verso mercati esteri. In particolare, il presidente di Assologistica ha bocciato il progetto dell'Autorità Portuale di Venezia volto a realizzare un container terminal d'altura posto al di fuori della laguna veneziana. «La priorità - ha concluso Marcucci - non sono i grandi investimenti in infrastrutture portuali, ma è di dare una regia al sistema».

**Nei primi dieci mesi del 2012 il traffico movimentato dal porto di Venezia è diminuito del 5,6%**

*Ad ottobre registrato un incremento del 10,5%*

Nei primi dieci mesi del 2012 il porto di Venezia ha movimentato 20,9 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 5,6% rispetto a 22,2 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-ottobre dello scorso anno. Le merci in importazione sono ammontate a 17,1 milioni di tonnellate (-5,7%) e le merci in esportazione a 3,9 milioni di tonnellate (-5,4%).

Il traffico di rinfuse liquide si è attestato complessivamente a 9,2 milioni di tonnellate (-2,9%), di cui 3,7 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-4,5%), 4,3 milioni di tonnellate di prodotti raffinati (-1,4%) e 1,1 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (-3,5%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 5,2 milioni di tonnellate (-7,7%), di cui 1,9 milioni di tonnellate di carbone (+50,4%), 1,0 milioni di tonnellate di mangimi e foraggio (-6,3%), 525mila tonnellate di minerali (+13,0%), 370mila tonnellate di cereali (-43,5%) e 1,3 milioni di tonnellate di altre rinfuse secche (-36,4%).

Nel comparto delle merci varie sono state movimentate 6,6 milioni di tonnellate (-7,5%), di cui 3,4 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-10,8%) con una movimentazione di 357.442 container teu (-5,3%), 1,2 milioni di tonnellate di rotabili (-14,0%) e 1,9 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+4,2%).

Il traffico dei passeggeri è stato di quasi 1,9 milioni di unità (-11,4%), di cui 1,6 milioni di crocieristi (-2,7%).

Nel solo mese di ottobre del 2012 il porto veneziano ha movimentato 2,3 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 10,5% sull'ottobre 2011.

## **Icpl, il Comune ai lavoratori: "Vogliamo rilanciare l'impianto"**

CIVITAVECCHIA - Un'assemblea con tutti i lavoratori dell'interporto per ribadire l'impegno dell'amministrazione comunale: rilanciare l'impianto e recuperare il ruolo di controllo perso negli anni passati. Il sindaco Tidei e l'assessore al lavoro Sergio Serpente hanno incontrato i 54 lavoratori di Icpl. La strada tracciata è quella della ricapitalizzazione, ma non con il Comune.

«L'amministrazione comunale – ha spiegato Serpente – sta portando avanti in questo senso un'opera di commercializzazione e di marketing importante e vuole essere oggi, al contrario degli anni passati, soggetto attivo per lo sviluppo del territorio». La prima settimana di dicembre è in programma un nuovo vertice tra amministrazione comunale, cda dell'azienda e Authority.