

# RASSEGNA STAMPA 28 MAGGIO 2012

Fonte:



## **Il TAR Liguria conferma l'assegnazione del nuovo container terminal di Genova a Calata Bettolo al Consorzio Bettolo**

*Accolto il ricorso proposto contro l'Autorità Portuale*

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria, con sentenza depositata ieri che pubblichiamo di seguito, ha accolto il ricorso proposto dal Consorzio Bettolo contro l'Autorità Portuale di Genova per l'annullamento della deliberazione del Comitato Portuale di Genova assunta nella seduta del 22 dicembre 2009 con la quale era stata rigettata l'istanza presentata dal Consorzio Bettolo per la concessione della nuova area portuale frutto del riempimento a Calata Bettolo che è in via di ultimazione tra Ponte Paleocapa e Ponte Rubattino, dove sorgerà un'area dedicata al traffico dei contenitori ( ~~in~~ <sup>in</sup> ~~informare~~ <sup>informare</sup> del [23 dicembre](#) 2009).

Il Consorzio Bettolo è partecipato con il 65% da Marinvest, società del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) guidato da Gianluigi Aponte e con il 35% da Se.be.r., società che fa parte del Gruppo Investimenti Portuali (GIP) guidato da Luigi Negri che gestisce nel porto di Genova, attraverso la Terminal Contenitori Porto di Genova Spa, il container terminal Southern European Container Hub (SECH) a Calata Sanità, che è attiguo alla nuova area di Calata Bettolo.

L'Autorità Portuale di Genova aveva bocciato l'istanza proposta dal Consorzio Bettolo per ottenere l'accorpamento delle aree in concessione con le aree prospicienti risultanti dal tombamento di Calata Bettolo e di quelle residuali confinanti. Il TAR Liguria evidenzia nella sentenza come il dissidio tra le parti rispecchi l'opposta interpretazione che l'Autorità Portuale e il Consorzio Bettolo annettono rispettivamente all'art. 18, comma 7, l. della legge 84/94 di riforma portuale: «per l'una - spiegano i giudici - la norma pone un vero e proprio divieto inteso a fare sì che ad ogni concessione corrisponda, in un rapporto rigidamente biunivoco, un unico operatore-concessionario che deve esercitate, direttamente ed in modo esclusivo, le operazioni; per l'altro, viceversa, tale divieto non sussisterebbe affatto, dovendosi piuttosto privilegiare la ratio complessiva della norma volta a salvaguardare la concorrenza nel mercato di riferimento».

Il Tribunale Amministrativo Regionale, evidentemente propenso ad una applicazione meno rigida della legge 84/94, ha rilevato che, «nella nuova tassonomia dei beni pubblici, è fuori di dubbio che le aree portuali hanno una finalità produttiva. Tant'è che l'attività economica e imprenditoriale, in misura preponderante rispetto al regime demaniale, conferma la disciplina portuale: "l'incremento dei traffici e la produttività del porto", nella formulazione espressa all'art. 18, comma 6, l.cit, sono i principi che indirizzano l'attività di regolazione demandata all'Autorità Portuale»

## **NCTM, la sentenza sulla concessione portuale di Calata Bettolo appare destinata a costituire un principio dell'agire della pubblica amministrazione**

NCTM Studio Legale Associato, che ha assistito il Consorzio Bettolo nel ricorso contro l'Autorità Portuale di Genova volto ad impugnare il diniego al rilascio al Consorzio della concessione del nuovo terminal contenitori in costruzione a Calata Bettolo, festeggia la sentenza che lo accoglie emessa dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria (*INFORMARE* del [25 maggio](#) 2012).

NCTM, che ha assistito il Consorzio con un team di professionisti guidato dall'avvocato Alberto Rossi, partner dello studio legale, ricorda che qualche anno fa, anche a seguito delle vicende legate alle indagini della procura genovese relative al rilascio delle concessioni del contiguo terminal Multipurpose, l'Autorità Portuale di Genova decise di bloccare il procedimento di rilascio (iniziato dall'allora presidente Giovanni Novi) della concessione al nuovo terminal «facendo leva - sottolinea lo studio legale - su considerazioni formali che oggi il TAR bolla come “defatiganti” e “infondate” proprio perché hanno ostacolato lo sviluppo dei traffici obiettivo a cui l'ente regolatore deve affidare la massima tutela».

«Questa sentenza del TAR - commenta l'avvocato Alberto Rossi - riporta in primo piano una lunga controversia che negli ultimi anni ha visto contrapporsi importanti gruppi economici per il controllo di una delle aeree più strategiche del porto di Genova. Inoltre, la sentenza evidenzia come l'Autorità Portuale di Genova abbia interpretato troppo rigidamente (e questo punto erroneamente) la legge portuale a tutela della concorrenza, a discapito dell'efficienza del porto. Si tratta di un'importante svolta che potrebbe dare vita a una soluzione in grado di attirare investimenti e accrescere il traffico portuale genovese, sino ad ora abdicato a favore di porti vicini che sono stati in grado di creare le condizioni per lo sviluppo delle attività portuali».

Secondo lo studio legale milanese, inoltre, «la sentenza appare destinata non solo a regolare le future iniziative della Autorità Portuale, che sarà tenuta a rilasciare il titolo concessorio nel caso Bettolo, ma a costituire un principio dell'agire della pubblica amministrazione troppo spesso incline a proteggere elementi formali (talvolta erroneamente richiamati come nel caso genovese) anziché i reali interessi di sviluppo dei traffici marittimi». «Interessante - osserva lo studio legale - sarà ora vedere come la Autorità Portuale di Genova intenderà procedere anche e soprattutto perché altri imprenditori si erano fatti avanti nell'attesa di una nuova gara che al momento viene esclusa dai giudici amministrativi».

### *L'opinione di **informARE***

È paradossale che il modello di Autorità Portuale ambito dall'attuale presidente del porto di Genova, Luigi Merlo, venga statuito dai giudici piuttosto che dal legislatore. Merlo vorrebbe un'authority che oltre a regolare l'attività del porto ne possa promuovere lo sviluppo, sulla falsariga di quanto fanno le authority portuali nordeuropee, più simili a società per azioni che ad ingessati enti pubblici.

Secondo Merlo, la legge 84/94 di riordino della legislazione in materia portuale dovrebbe essere riformata in questa direzione, dando alle Autorità Portuali - oltre ad ulteriori capacità e risorse - anche la possibilità di favorire la crescita dei traffici.

Ora Merlo può dormire sonni tranquilli. Sembra infatti che non sia necessario ricorrere al consueto e tortuoso andirivieni per le aule parlamentari. I giudici del Tribunale Amministrativo Regionale hanno stabilito che la normativa del 1994 assegna agli enti portuali queste funzioni, anzi li obbliga ad esercitarle.

Non sappiamo dire se la sentenza del TAR Liguria sia un bene, come sostiene NCTM Studio Legale Associato, o un male per il porto di Genova e, più in generale, per la portualità italiana. Ci sembra piuttosto che la decisione dei giudici travalichi i limiti dell'attuale normativa dando alle Autorità Portuali competenze che evidentemente non credevano di avere.

L'articolo 18 della 84/94, che regolamenta la concessione di aree e banchine, e specificatamente il comma 6.1 richiamato dal TAR Liguria, parla sì di "incremento dei traffici" e di "produttività del porto", ma li menziona quali elementi caratterizzanti e obiettivi precisi del business plan presentato dalle imprese che ambiscono ad ottenere il titolo concessorio. Non ci pare affatto - come invece ritengono i giudici - che siano «principi che indirizzano l'attività di regolazione demandata all'Autorità Portuale».

Chissà se Merlo è più sconsolato per la sentenza avversa all'Autorità Portuale oppure lieto di veder conferite all'ente che presiede prerogative di cui era in trepida attesa.

*Bruno Bellio*

## Negri: “Questa sentenza restituisce certezze a tutto il porto di Genova”

**Napoli** - Non esulta – perché non è uomo da facili trionfalismi – ma si capisce che sotto i baffi (anzi, da qualche tempo porta una barba da saggio lupo di mare) Gigi Negri sorride, anzi forse se la ride proprio. La decisione del TAR, secondo il terminalista, riporta in equilibrio una situazione che si era ingarbugliata parecchio, ridando qualche certezza ai piani di espansione non solo del Gruppo GIP, ma anche della comunità portuale genovese. Ecco perché Negri ritiene la partita sostanzialmente chiusa, seppure senza dirlo troppo ad alta voce. “Teoricamente esistono altri due gradi di giudizio, a cominciare dal ricorso al Consiglio di Stato. Ma lo scenario, rispetto a qualche anno fa, è mutato. Non sono nella testa del Presidente della Port Authority, ovviamente, ma forse non conviene a nessuno riportare all’anno zero la situazione”. Insomma, il gioco dell’oca sarebbe una sconfitta di tutti, adesso che teoricamente da domani in poi i piani di sviluppo, congelati da tempo, del Consorzio Bettolo - “che non è una società” tiene a precisare Negri – possono scattare. “Ma è presto parlare di investimenti, mi sembra prematuro, anche perché se ben si ricorda Aponte aveva manifestato una certa disaffezione dal portate avanti qualunque progettualità su Genova, dopo le ultime vicende giudiziarie a lui avverse” rammenta l’imprenditore marittimo-portuale. Dunque si attende la mossa del capo supremo della compagine ginevrina, prima di trarre conclusioni, anche se potrebbe essere già pronto il Piano B. “Se il loro gruppo dovesse ritirarsi, non è detto che rimarremo soli, anche perché di armatori ce ne sono diversi” afferma Negri, il quale però esclude la possibilità che questa ipotetica alleanza riguardi altri terminalisti. “Ci siamo noi in quel ruolo, credo che la nostra competenza sia più che sufficiente...” Tornando alla questione del giorno, la vittoria viene letta come ‘meritata’. “Innanzitutto, chi fin dal primo giorno ci ha messo la faccia siamo stati noi, quindi trovo giusto quanto decretato. E poi non si deve dimenticare che, prima di vedere aggiudicata quell’area, avevamo pubblicato la richiesta di concessione su varie testate nazionali e internazionali, invitando chi avesse eventuale interesse a partecipare a farsi vivo in un lasso di tempo sufficientemente lungo. Dei due che si erano fatti sotto inizialmente, si è poi persa ogni traccia...” Ma adesso quali mosse si attendono da Augusto Cosulich (agente di COSCO che aveva recentemente manifestato interesse all’eventuale nuova gara per Bettolo), che sembra essere il vero sconfitto nella vicenda? L’agente marittimo genovese non ha formale titolo a fare ricorso. “Non è un nostro problema” puntualizza Negri, che poi tira fuori un retroscena inedito piuttosto gustoso. “Augusto era dentro al nostro consorzio in una prima fase, salvo poi tirarsene fuori, cedendo la propria quota. Anzi gli proposi direttamente di partecipare al nostro progetto di sviluppo, ma la sua risposta fu che preferiva puntare su Voltri...”.

# Il porto di Koper conquista Cosco

La compagnia di navigazione Cosco Container Lines (COSCON), parte del gruppo armatoriale cinese China Ocean Shipping Group Co. (COSCO), incrementerà la propria presenza nel porto di Koper (Capodistria). A renderlo noto è stata Luka Koper, la società pubblica che gestisce lo scalo marittimo sloveno, a conclusione di un incontro con una delegazione dirigenziale della compagnia armatoriale asiatica di cui hanno fatto parte anche alcuni rappresentanti italiani. Ai delegati di Coscon, i rappresentanti di Luka Koper hanno presentato i progetti di sviluppo del porto soffermandosi in particolare sulle nuove opere infrastrutturali volte a incrementare la capacità di movimentazione dei traffici containerizzati. Attualmente la compagnia cinese scala Koper con un servizio feeder settimanale tra la Grecia (il porto del Pireo) e l'Adriatico, che in termini di volumi sembra funzionare molto bene dal momento che, nel primo quadrimestre di quest'anno, il traffico movimentato nello scalo sloveno è stato pari a quello realizzato in tutto il 2011. "L'interesse di Cosco verso il porto di Capodistria è assolutamente concreto" ha sottolineato Marco Donati, responsabile di Coscon Italy, definendo molto positivo l'incontro avuto con Luka Koper. "Cosco opera un servizio batterfly con due navi noleggiate, che collega l'Adriatico con Pireo e Salonico. In questi giorni è stato inaugurato il nuovo ufficio Cosco a Praga (Cosco Central Europe) che coordinerà le attività del gruppo in Ungheria, Slovacchia e Austria. I mercati di Slovenia, Croazia, Serbia, Montenegro e Macedonia rimangono invece sotto il controllo di Cosco Italy". In tutti questi Paesi la compagnia cinese intende rafforzare la sua presenza consolidando un rapporto commerciale e proponendosi come ponte con le economie emergenti del Far East. "Gli investimenti della Cina in determinati paesi passano anche da Cosco, che ha sempre apprezzato tali solleciti" ha aggiunto Donati, che tiene a precisare anche come "gli investimenti al Pireo di Cosco hanno reso possibile la rapida crescita di un porto che risulta molto efficiente e moderno, come dimostra l'interesse e la presenza anche di molti altri vettori". Luka Koper ha precisato che i rappresentanti della compagnia cinese, oltre a valutare le opportunità di cooperazione nel settore dei container, hanno manifestato interesse per la collaborazione nel segmento delle merci convenzionali dato che Cosco Shipping Co. Ltd. (COSCOL), società di navigazione sempre controllata dal medesimo gruppo, intende includere il porto di Capodistria nella propria rete di servizi con collegamenti con il Medio e l'Estremo Oriente. Un eventuale insediamento a Koper sarebbe alternativo rispetto ai possibili nuovi investimenti nel porto di Rijeka? Marco Donati su questo è perentorio: "I due scali sono assolutamente complementari".

## Al via i lavori per la darsena traghetti di Civitavecchia

A Civitavecchia sono partiti i lavori per la costruzione della nuova darsena traghetti, un progetto da 198 milioni di euro che raddoppierà gli accosti dello scalo offrendo 8 nuovi attracchi per i traffici ro-ro più altri 2 per navi da crociera. “Quest’opera, resa possibile dallo stanziamento di 143 milioni di euro da parte del CIPE cui si sommano altri 55 milioni da parte dell’Autorità Portuale, raddoppierà le superfici operative del nostro scalo” spiega Pasqualino Monti, presidente della port authority laziale. “I lavori dureranno due anni e mezzo e ci consentiranno di consolidare la leadership del nostro porto sia nel comparto crociere (Civitavecchia è il primo porto del Mediterraneo con 2,6 milioni di passeggeri movimentati nel 2011) che nei traffici ro-ro e traghetti, che già oggi vedono il porto collegato con Barcellona, Catania, Palermo, Malta, Tripoli, Tunisi oltre ovviamente alla Sardegna”. Ma oltre a Civitavecchia, che ha conquistato anche i traffici di ferrocromo diretti agli impianti siderurgici di Terni e la frutta importata in Italia da Dole, il sistema dei porti di Roma e del Lazio comprende anche gli scali di Gaeta e Fiumicino, sui quali vengono portati avanti investimenti importanti: “Per Fiumicino è stata appaltata alla società *Acquatecno* Srl la realizzazione delle nuove infrastrutture dedicate alla nautica (progetto da 15 milioni di euro), mentre altri 60 milioni di euro (di cui 9 da parte della Regione Lazio) sono stati stanziati per realizzare tre nuovi attracchi per navi da crociera e una nuova darsena pescherecci” prosegue Monti volgendo poi lo sguardo al terzo scalo che compone il sistema portuale laziale. “Per Gaeta sono stati stanziati 29,9 milioni di euro per i lavori di dragaggio che porteranno i fondali da -10 a -12 metri, mentre le superfici dei piazzali saranno incrementate da 30.000 a 160.000 mq”. Il nome di Pasqualino Monti, a distanza di soli 12 mesi dal suo insediamento al vertice dell’Autorità Portuale di Civitavecchia e a dispetto della giovane età (38 anni), circola come candidatura forte per la presidenza di Assoporti in attesa dell’assemblea che si terrà a Roma il 21 giugno prossimo. Il diretto interessato non commenta tali indiscrezioni, anche se si dice lusingato per questa attenzione e dimostra di avere le idee chiare sulle necessità della portualità italiana. Monti ritiene infatti che sia necessario “ripensare tutta la portualità italiana, compiendo lo sforzo di passare a un vero sistema portuale del Paese, a fronte oggi di micro-porti (specie se rapportati a realtà nordeuropee) in concorrenza tra loro. La specializzazione degli scali nel seguire ciascuno le proprie vocazioni (container, merci, passeggeri, ecc.) e ciò che la domanda del mercato di riferimento richiede, dovrebbe portare a una integrazione complessiva con l’obiettivo di superare i fenomeni attuali di cannibalismo tra porti”. Riproporre in pratica a livello nazionale il modello che tanto bene ha funzionato per i porti laziali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. “Sarebbe inoltre necessario – prosegue Monti - ripensare la natura stessa delle Autorità Portuali allargandone le competenze e trasformandole in Autorità della Logistica. Non solo: bisogna ragionare in vista di un nuovo rapporto e nuove regole con i grandi concessionari nell’ambito della concreta realizzazione dell’autonomia finanziaria dei porti incentivando al contempo l’utilizzo della finanza di progetto”. E anche sul tema della frammentazione dei porti, l’opinione di Monti è chiara: “Il fatto che ci siano 23 Autorità Portuali in Italia è inconcepibile”.

## Hub di transshipment alla resa dei conti

Il fenomeno del gigantismo navale è uno dei fattori che ha reso la rotta trans- mediterranea la via privilegiata per i traffici con il Far East, portando a un progressivo rafforzamento del bacino Mediterraneo nelle principali direttrici di traffico. Lo conferma uno studio pubblicato da Assoport (Associazione dei Porti Italiani) e SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), secondo cui alcuni porti del Sud Europa negli ultimi anni stanno soffrendo la concorrenza dei “vicini” competitor nordafricani, capaci di conquistare crescenti quote di mercato. Fra il 2005 e il 2011 Gioia Tauro e Algeciras hanno perso rispettivamente il 10% e il 4% della propria quota di mercato mentre Port Said, Malta e Valencia nei sette anni analizzati hanno aumentato i volumi delle loro movimentazioni del 134%, del 79% e del 66%. I porti della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 30% a discapito soprattutto dei porti italiani di transshipment (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto), che sono passati dal 28% al 16%. “Quest’ultimi, nonostante dal punto di vista geografico godano di una posizione vantaggiosa – sottolinea lo studio di Assoport e SRM - rischiano la marginalizzazione per i ritardi, rispetto ai competitor, in termini di raccordi ferroviari e servizi di logistica nelle aree retroportuali e per la presenza di un sistema costituito da porti diffusi e di piccola dimensione non adeguati ad attrarre i flussi di merci in container”. Il contesto competitivo del Mediterraneo vedrà presumibilmente accrescere nel prossimo futuro il peso dei porti del versante meridionale poiché in Nord Africa proseguono a pieno ritmo i programmi d’investimento in nuove infrastrutture. Il valore complessivo delle opere il cui completamento è previsto entro il 2015, supera gli 8 miliardi di euro e comporterà un incremento della capacità di movimentazione di trasbordo stimabile tra i 4,8 e i 10 milioni di TEUs. Sorgeranno dunque nuovi terminal container in Marocco al Tanger Med (investimento da 5 miliardi di euro), nel porto di Enfidha in Tunisia (1,4 miliardi di euro), verrà ampliato lo scalo di Tunisi-Rades (198 milioni di euro) e quello di Port Said (395 milioni di euro), mentre nascerà da zero un nuovo terminal container ad Alessandria d’Egitto (860 milioni di euro). Oltre agli interventi infrastrutturali, lo sviluppo dei porti del Maghreb è stato incentivato anche dalle riforme che i Paesi dell’area hanno posto in essere per rendere più snelle le procedure amministrative legate al trasporto marittimo, nonché quelle ambientali che risultano meno restrittive rispetto a quanto previsto in Europa. “Non si possono poi sottovalutare gli effetti della normativa sul lavoro portuale che prevede per queste regioni un costo medio del lavoro più basso rispetto ai Paesi europei, nonché le agevolazioni in termini di costi di gestione (personale, concessioni, energia) e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio)” sottolinea lo studio di Assoport e SRM. “Nonostante non riescano a garantire la medesima efficienza, i porti del Nord Africa rappresentano comunque un’alternativa economicamente più conveniente per le grandi compagnie di navigazione rispetto agli scali europei”. La politica dei governi nordafricani di affidare lo sviluppo degli scali a partnership formate da terminalisti puri e compagnie di navigazione, ha centrato l’obiettivo di rappresentare un incentivo a portare i propri traffici in questi porti, consentendo così di raggiungere gli obiettivi di traffico previsti.



## Maersk porta a Genova il gigantismo navale

**Genova** - Con una lunghezza pari a 366 metri, una portata lorda superiore a 140.500 tonnellate e una capacità di carico di 13.100 TEUs, lo scalo della nave Maersk Eindhoven al Voltri Terminal Europa ha rappresentato un nuovo record per il porto di Genova. Si tratta di una delle portacontainer più grandi mai entrate in un porto italiano e conferma la tendenza al cosiddetto “gigantismo navale” che sta trasformando i traffici marittimi a livello mondiale. “A Genova e in Italia arriveranno navi sempre più grandi” ha confermato Lucas Vos, Chief Commercial Officer di Maersk Line, preannunciando che a partire da giugno 2012 la compagnia danese prenderà in consegna le prime portacontainer EEE-class da 18.000 TEUs di capacità (400 metri di lunghezza). “Lo sfruttamento dell’economie di scala e la ricerca della massima efficienza operativa sono le priorità che la nostra compagnia di navigazione si è posta. Il mercato italiano nel nostro network internazionale è molto importante, soprattutto sul fronte delle esportazioni verso l’Estremo Oriente mentre l’import, complice la crisi, ha rallentato notevolmente”. La nave Maersk Eindhoven è impiegata nel servizio AE11 operato a braccetto con CMA-CGM e collega i porti di destinazione finale in Spagna (Valencia e Barcellona), Francia (Fos Sur Mer) e Italia (Genova Voltri) con quelli in Malesia, Cina e Sud Corea, sfruttando Malta come scalo per il trasbordo dei carichi nel bacino Mediterraneo. Gioia Tauro e gli altri porti hub del Sud Italia che ruolo potranno giocare nello scacchiere dei traffici container? Lucas Vos su questo ha le idee chiare: “Per una compagnia di navigazione è preferibile scalare direttamente i porti vicini alle aree di produzione e di consumo, ma ritengo che terminal di trasbordo come Gioia Tauro e Malta sopravvivranno in futuro se sapranno essere competitivi sfruttando la posizione geografica lungo la direttrice che collega il Canale di Suez a Gibilterra”. Il manager di Maersk, di fronte alla platea di addetti ai lavori che hanno partecipato all’evento organizzato per l’arrivo a Genova della nave, ha poi aggiunto: “Siamo convinti che la scelta di utilizzare navi di queste dimensioni sul nostro servizio dal Far East testimoni quanto fatto dal VTE in termini di infrastrutture e di produttività e certifichi la volontà del terminal di cooperare con noi per costruire un servizio fondato in primo luogo sull’affidabilità e sul rispetto delle tempistiche”. Gilberto Danesi, amministratore delegato di Voltri Terminal Europa, maschera con fatica la soddisfazione per questo ulteriore record registrato dal terminal: “Il record nel record sono i 2.500 movimenti di container effettuati sulla Maersk Eindhoven in una sola toccata, in termini di produttività stiamo performando ai livelli dei terminal nordeuropei con 25 movimenti/ ora, rispetto a una media italiana abbondantemente sotto i 20”. Danesi tiene a sottolineare le ricadute positive sugli oltre 5.000 lavoratori che ruotano attorno alle attività del terminal evidenziando, fra gli altri, la statistica per cui ogni giorno circa 2.000 camion entrano ed escono dai gates del porto di Voltri. “In autunno arriveranno due nuove gru (*S2S n.11/2012*) che saranno in grado di arrivare fino alla 18ma fila di container sulle navi” aggiunge Danesi, specificando che si tratta di un investimento da circa 12 milioni di euro. Rimane il problema del cono aereo imposto dalla vicina pista d’atterraggio e decollo dell’aeroporto Cristoforo Colombo che impedisce al nostro terminal di investire in gru più alte e quindi di ricevere le navi portacontainer di ultimissima generazione. Danesi pone l’accento sul fatto che secondo lui “ci sarebbero i margini per modificare leggermente le limitazioni imposte dal cono aereo, garantendo così la possibilità di operare navi ancora più grandi e più cariche della Maersk Eindhoven”.

## Fumata grigia dall'assemblea partenopea, *prorogatio* per Gallo

**Napoli** – Gremita e partecipata assemblea degli agenti marittimi italiani alla Stazione Marittima del porto di Napoli, la numero 63 nella storia di Federagenti. E non poteva essere diversamente, vista la delicatezza del momento che attraversa la professione – anello basilare nella catena dei trasporti marittimi - sia per l'imminente scadenza del termine per adeguare la legge sul Raccomandatario Marittimo, datata 1977; sia per la questione, altrettanto gravosa e ad oggi irrisolta, della successione al Presidente uscente (ma non del tutto, come si vedrà) Filippo Gallo, giunto ai quattro anni di mandato, dunque non più rieleggibile. Per entrambe le questioni l'appuntamento è rimandato, ma comunque non oltre la fine dell'anno, pena – per quanto riguarda l'argomento legislativo – una sorta di involontaria trasgressione nell'abusivismo. La legge di riforma della categoria – come informa il vertice associativo – è pronta, licenziata dalla federazione e dunque ora soggetta alla discussione da parte parlamentare. Per quanto concerne la leadership associativa, seppure – quando venne decisa la location partenopea – qualcuno sotto il Vesuvio avrebbe probabilmente desiderato abbinare l'ospitalità all'annunciazione di un Presidente locale, le frizioni esistenti in seno al Consiglio hanno determinato l'indeterminazione, ovvero il mancato raggiungimento di una convergenza sul nome del successore dell'agente marittimo genovese. Tra i candidati a prendere il testimone quasi tutti i vicepresidenti attuali – Maurizio Gennarini (Taranto), Norberto Bezzi (Ravenna), Michele Pappalardo (Napoli), Giancarlo Acciari (Sardegna) – nonché qualche grosso calibro del settore, tra cui viene segnalato il nome dell'agente marittimo genovese Giulio Schenone. Ma l'impossibilità di quadrare i diversi interessi e le richieste anche centrifughe di un mosaico così ampio e diversificato di aziende sparse su tutto il territorio nazionale, e facenti capo a categorie operative per nulla omogenee – si pensi alla diversità intrinseca delle due grandi famiglie: mediatori e raccomandatari – neppure al loro interno – fra gli agenti marittimi, cosa passa in comune tra chi assiste merci e passeggeri? rinfuse liquide e container? – ha fatto emettere al Concilio agenziale la classica fumata grigia, se non proprio nera: il mandato di Filippo Gallo viene prorogato sino – termine ultimo massimo – Natale 2012. Non si tratta esattamente di una forma di auto-commissariamento – Gallo agirà da Presidente 'ordinario' a tutti gli effetti - ma comunque di un segnale di incertezza all'interno della categoria che invece, oggi più che mai, di fronte ad uno scenario di mercato inquietante, oltretutto compresso da misure legislative sempre più repressive e vincolanti, avrebbe bisogno (come tutti gli operatori) di compattezza ed univocità di intenti e di visioni. L'auspicio è che i mesi estivi e quelli autunnali – dopo i quali la clessidra sarà riempita – portino maggiore armonia e comunione d'intenti all'interno della categoria, per il momento trinceratasi dietro ad una nota ufficiale obbligatoriamente 'buonista', che così recita (in sintesi): "L'assemblea di Federagenti ha deciso all'unanimità la proroga del mandato del Presidente Filippo Gallo sino a Dicembre 2012 per permettergli di portare a termine alcune questioni molto importanti per la categoria da lui avviate: sul piano internazionale, la 42° Assemblea Annuale di FONASBA - The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents - che si terrà a Venezia ad ottobre; sul piano nazionale, per dare continuità alla discussione in corso presso le sedi istituzionali per l'aggiornamento della legge professionale sulla nuova normativa relativa alle liberalizzazioni, i cui regolamenti attuativi dovranno essere adottati entro il 31 dicembre". Quella di Gallo, per stessa ammissione del suo estensore, per una volta è stata una relazione esclusivamente "tecnica e non politica, anche per non fare voli pindarici ma per dare numeri e fatti sui mercati, dal lato della domanda e dell'offerta, su cui riflettere a chi ci governa". Ma il ministro dell'economia e trasporti Corrado Passera, seppure invitato, a Napoli non si è presentato e per l'esecutivo ha fatto da orecchie, occhi e voce il 'solito' fedelissimo funzionario Cosimo Caliendo, Direttore dell'Unità di Gestione Navigazione. Toccando molti punti sensibili sul mercato, sulle infrastrutture e sulla professione dell'Agente Marittimo, Gallo in sintesi ha così tracciato il bilancio degli ultimi dodici mesi di presidenza. "Per lo shipping è notoriamente un momento delicato, ma ci sono alcuni segnali positivi; tra questi, le crociere, segmento in salute, capace di superare anche lo scoglio (al di là degli eufemismi) dell'Isola del Giglio. Occorre comunque accelerare sugli argomenti esiziali dei dragaggi e delle infrastrutture di collegamento, così come è necessario sburocratizzare le pratiche; ad esempio ricordo che la norma sullo Sportello Unico non è ancora operativa ed il Decreto attuativo del 2010 ha prorogato la data per mettere le diverse amministrazioni in ritardi che appaiono come una zavorra da eliminare entro il 2012. Sui costi

minimi, Federagenti ha presentato ricorso al TAR del Lazio e si contava che il Governo avviasse una vera liberalizzazione. “Mentre abbiamo accolto con favore la *Spending Review* del governo, il quale però non potrà esimersi dall’assegnare maggiori poteri alle Autorità Portuali, molto grave – ha ribadito ancora Gallo – è stato l’intervento sui diritti fissi dell’Antitrust, che ha sanzionato 14 agenzie marittime e due associazioni. Si è trattato di un giudizio originato da una denuncia imprecisa, che ha considerato come segreti di cartello accordi pubblici riferiti a costi che vengono addebitati in tutto il mondo, una voce che non è in grado di costituire di per sé un elemento anticoncorrenziale. Confidando che vengano accolti i ricorsi al Tar del Lazio, per ora il risultato della mancanza degli accordi è che il costo dei diritti fissi è aumentato in maniera significativa!” Infine, sulle liberalizzazioni, Federagenti ha chiarito come intenda certamente collaborare, purché si mantengano alcuni istituti consolidati: “permane la necessità dell’iscrizione dei raccomandatari marittimi nell’apposito elenco, previo tirocinio professionale e superamento dell’esame” ha affermato Gallo, ricostruendo la vicenda, legata al recepimento, nel marzo 2011, nel nostro ordinamento della direttiva Bolkstein che esclude l’attività del raccomandatario marittimo per motivi di interesse pubblicistico (fra cui: la tutela dei creditori, la tutela dei lavoratori, ordine, sicurezza ed incolumità pubblica”. “In sintesi, questi i provvedimenti che hanno interessato la nostra professione: l’abolizione di tutte le restrizioni che vietavano l’esercizio di un’attività economica al di fuori di una certa area geografica, l’abilitazione ad esercitarla solo in una determinata località, il divieto di esercizio in più sedi o in più aree geografiche, l’imposizione di prezzi minimi per la fornitura di beni e servizi”.

## Crociere contese al porto di Livorno

La crociera, si sa, sono un business ricco e in continua espansione, e appare quindi comprensibile che vengano considerate come un appetibile settore di espansione delle attività per chi, ad oggi, ancora non se ne occupa. È questo il caso della Compagnia Portuale di Livorno, che attraverso il suo ramo d'impresa Cilp intende offrire un nuovo servizio di rifornimento di viveri e forniture di bordo alle cruiseship che scalano l'Alto Fondale del porto labronico, banchine in concessione proprio al gruppo CPL. I portuali hanno comunicato l'imminente lancio del progetto Cambusa, che mira a "sfruttare ancora di più le potenzialità di questo traffico in modo da lasciare maggiore valore aggiunto sul nostro territorio". A questo progetto la CPL sta lavorando da circa un anno, con l'obbiettivo di assicurarsi "la gestione commerciale dei viveri" destinati alle navi da crociera della grandi compagnie di navigazione, "che sempre più scelgono il nostro porto anche per le crociere di testa" evidenzia la nota della Compagnia, la quale immagina poi in futuro di estendere questo servizio anche "al resto della flotta commerciale che fa rifornimento nel nostro scalo e perfino alla nautica da diporto". Per quanto riguarda l'eventuale sovrapposizione con le altre attività terminalistiche della Cilp, che all'Alto Fondale effettua soprattutto la movimentazione di prodotti forestali, secondo il gruppo CPL il problema non si pone, poiché appare "di tutta evidenza che il traffico crocieristico rappresenta essenzialmente un traffico stagionale, che pertanto può ben conciliarsi e convivere con gli altri traffici presenti sull'Alto Fondale, primo fra tutti quello dei prodotti forestali". La nota del gruppo CPL si conclude precisando che "a breve seguirà una presentazione più dettagliata, prima di dare il via effettivo al progetto".

*Il Tirreno*, in un recente articolo, aggiunge alcuni ulteriori particolari: secondo il quotidiano sarebbe già stato siglato un accordo tra la Cilp e l'agenzia marittima Fanfani per il rifornimento in via esclusiva delle navi di Carnival UK che scalano l'Alto Fondale. Tale ipotesi, in base alla quale il servizio in questione sembrerebbe già operativo, è ulteriormente corroborata da altre cronache locali, che hanno riferito di una protesta messa in atto dai lavoratori della Porto Livorno 2000, la società che gestisce i servizi crocieristici nello scalo labronico. Domenica 20 maggio alcuni dipendenti della società avevano infatti bloccato l'accesso ad una nave di MSC ferma all'Alto Fondale che, sempre secondo de *Il Tirreno*, avrebbe dovuto essere rifornita di viveri proprio dai portuali. Nella *querelle* si è inserita quindi l'Authority, che con una nota ha messo alcuni punti fermi: "Quanto alla questione dell'organizzazione dei servizi relativi alle navi da crociera, l'Autorità Portuale, ferma restando la disponibilità per ogni chiarimento di merito, conferma il contenuto della propria nota del 27 aprile scorso, ove si è chiarito che la Porto di Livorno 2000 è la società autorizzata alla fornitura dei servizi alle navi da crociera e all'interlocuzione con la Capitaneria di Porto per la richiesta degli accosti. È stato inoltre precisato che la concessione ai sensi dell'articolo 18 rilascia alla Cilp, avendo ad oggetto la movimentazione di prodotti forestali, non legittima la Cilp stessa ad assumere il ruolo di interlocutore degli operatori del settore crocieristico, neanche per servizi accessori, quali il carico delle provviste di bordo". Un ostacolo che, in un modo o nell'altro, dovrà essere superato per portare avanti il 'Progetto Cambusa'.

**Francesco Bottino**

# Luigi Merlo

## «Sul ricorso decisione in dieci giorni»

**P**rima di decidere se presentare ricorso, l'Autorità portuale sentirà il parere dell'Avvocatura, ma il presidente Luigi Merlo vuole fare presto, perché l'obiettivo è chiudere definitivamente la partita entro la fine dell'anno e intanto prende lo spunto dalla sentenza del Tar per dire che diventa sempre più necessaria la legge di riforma della portualità, per avere regole chiare e certe. «Il ricorso al Consiglio di Stato è una valutazione che non spetta solo a noi» sottolinea Merlo che, in ogni caso, punta ad un'accelerazione per definire una volta per tutte chi sarà il concessionario di Calata Bettolo, il terminal che riesce a far discutere anche se non è ancora stato realizzato: il Tar Liguria ha confermato l'assegnazione al Consorzio Bettolo (65% il colosso Msc di Gianluigi Aponte e 35% il termi-

nalista genovese che ha già in concessione il contiguo Sech) contraddicendo la scelta fatta da Merlo nel 2009 di revocarla e procedere con una nuova gara.

«Ho una tempistica ben definita da rispettare - spiega Merlo - i lavori per la costruzione del terminal di calata Bettolo finiranno fra la fine del 2014 e l'inizio del 2015, e quindi entro la fine di quest'anno devo sapere chi sarà il concessionario perché chi gestirà il terminal deve avere il tempo di programmare gli investimenti e ordinare le gru».

Quindi la decisione sul ricorso? «Entro dieci giorni farò la mia valutazione cercando di fare quello che è meglio per il porto, poi sentirò l'Avvocatura». Di sicuro se la scelta alla fine fosse quella di presentare ricorso, i tempi si allungherebbero a dismisura. Il presidente ricorda il periodo in cui aveva deciso la revo-

ca, nel pieno dell'indagine sul Multipurpose che sembrava potesse lambire anche Bettolo. «In quel contesto e con gli elementi a disposizione non potevo fare altrimenti» dice. Ora quella fase è passata, ma continuano ad esserci regole che consentono interpretazioni diverse e quindi sempre a rischio di ricorso. «Forse sarebbe l'ora che la politica si desse da fare anche per semplificare gli adempimenti normativi. La legge di riforma portuale è sempre più urgente» rilancia Merlo. «Che le Autorità portuali siano costrette a interpretazioni che possono essere a volte impugnate e a volte no, è un elemento che va risolto. Questa sentenza su Bettolo è chiara e fortemente innovativa: se la prevalenza per de-

cidere l'assegnazione è quella dei dati certi sul traffico rispetto alle questioni procedurali è un dato apprezzabile. Ma oggi i giudici possono fare valutazioni di questo tipo: io - i porti - no. Il legislatore dovrebbe cogliere al volo questo elemento, tenendo conto anche dei ragionamenti che sta facendo l'Unione europea. La legge 84/94 ha fatto sì che ci sia un patchwork di interpretazioni. Le sentenza del Tar attri-

buisce invece una serie di elementi di valutazione alle autorità portuali che molti in passato hanno contestato».

Aponte, numero uno di un gruppo da 12 miliardi di fatturato, che spazia dai container alle crociere ai traghetti, ha incassato senza clamore la vittoria al Tar e aspetta la decisione

dell'Autorità portuale. A Marsiglia vi siete incontrati? «Ci siamo salutati ma non abbiamo parlato di questo. Abbiamo parlato di crociere e del battesimo a Genova di "Msc Preziosa" il prossimo anno».

L'amministratore delegato di Msc crociere Pierfrancesco Vago l'ha annunciato a Marsiglia a margine della cerimonia di battesimo della nuova ammiraglia "Divina", come elemento che rafforza ancora il legame con Genova. «Quella di battezzare qui la prossima nave è una richiesta che avevo fatto alcuni mesi fa alla luce del rafforzamento a Genova delle crociere. C'era stato un precedente (l'inchiesta sul Multipurpose, ndr) che aveva lasciato l'amaro in bocca, ho cercato di ricucire e mi auguro che le istituzioni saranno tutte presenti perché è un segnale positivo dell'interesse del gruppo che qui costruisce una nuova sede, aumenta le toccate e, appunto farà il varo qui. È un percorso positivo, con il ponte dei Mille, i dragaggi, e per la città è motivo di orgoglio».

**Bruxelles. «La Commissione europea autorizzi il Governo italiano a sbloccare l'erogazione dei fondi destinati all'ecobonus relativi al 2010 ed al 2011».**

Lo ha chiesto in un'interrogazione alla Commissione europea l'europarlamentare membro della commissione Trasporti Debora Serracchiani (Pd), che ne ha dato notizia oggi a Padova nel corso di un convegno organizzato da Federtrasporti. «C'è un malessere sempre più profondo nel mondo dell'autotrasporto - ha detto Serracchiani - che deve trovare interlocutori attenti e concreti nel Governo italiano e in Europa, se si vuole evitare che la situazione si deteriori. Il settore - ha precisato - ha bisogno di una ristrutturazione e l'Ecobonus va in questa direzione».

Ricordando che «l'Ecobonus è l'incentivo nazionale diretto a tutte le imprese di autotrasporto con l'obiettivo di sostenerle a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime, trasferendo così quote crescenti di merci dalla gomma alle più convenienti e meno inquinanti vie del mare», Serracchiani ha evidenziato che «l'incentivo è stato approvato dal Governo italiano, ma prima di essere effettivamente erogato deve ottenere l'approvazione della Commissione Europea, cui è stata inviata a metà marzo 2012».

Serracchiani ha affermato che «la concessione dell'Ecobonus per il 2012 e per gli anni successivi sarebbe importante in quanto le normative sui tempi di guida e riposo e sugli orari di lavoro particolarmente stringenti per l'Italia, possono avere un impatto più accettabile se vengono incrementate le quote dei mezzi merci viaggianti su navi». L'europarlamentare ha quindi riferito di aver chiesto alla Commissione europea «se sia all'esame l'introduzione di misure incentivanti del trasporto intermodale, tipo ecobonus in vista anche del ruolo strategico delle Autostrade del Mare», ha concluso.

## **Aponte: «Msc in Borsa? soluzione possibile»**

Marsiglia. Ieri pomeriggio la festa sotto la “Divina”, la più grande delle navi della Msc Crociere di Gianluigi Aponte, doveva ancora cominciare. Il terminal crociere di Marsiglia era ancora deserto, ma a lucido. La stazione marittima è gestita da Msc insieme al Comune della città francese, insieme hanno pianificato un maxi-investimento per costruire una nuova struttura per gli 850 mila passeggeri che da qui transitano ogni anno. Prima che Paolo Conte, Gerard Depardieu e l’immancabile Sophia Loren – madrina di tutti i battesimi delle navi Msc – diventassero i cerimonieri della serata, Gianluigi Aponte girava per la nave e discuteva con i suoi collaboratori, passando inosservato tra i gruppi di ragazzi che scherzavano in piscina e coppie ai tavolini dei bar. L’uomo in grisaglia è il numero uno di un gruppo che fattura 12 miliardi di dollari l’anno, è stato ricevuto più volte all’Eliseo dall’ormai ex-presidente Nicholas Sarkozy e controlla la seconda flotta di navi portacontainer del mondo. Più modestamente, Aponte giovedì sera si è visto riconoscere dal Tar della Liguria i suoi diritti su Calata Bettolo, il maxi-terminal in costruzione proprio sotto la Lanterna di Genova. Una vicenda lunga dieci anni, che si intreccia con la maxi-inchiesta Multipurpose che ha rovesciato l’intero mondo delle banchine genovesi e che si è chiusa con la vittoria del Consorzio Bettolo (società partecipata al 65% da Aponte) sull’Autorità portuale di Genova, che aveva annullato la concessione sull’area.

### **Questa sentenza la soddisfa, pensa che confermerà l’investimento, sempre in società con Luigi Negri al 35%?**

«Beh bisogna ancora vedere. Noi ci siamo, ma bisogna capire cosa vorrà fare l’Autorità portuale: se vorrà lasciarci la licenza, insomma, la concessione per rimanere sull’area, oppure no. La sentenza è il primo livello, bisogna vedere cosa farà ora l’Authority».

### **Insomma, se l’Authority farà ricorso al Consiglio di Stato.**

«Sì».

### **Cosa ne pensa dell’offerta dei terminal italiani? Ha interesse a fare nuovi investimenti?**

«Direi che per l’Italia l’offerta oggi è completa. Non avrebbe senso costruire nuove strutture».

### **Però, scusi, allora Bettolo? Oggi il terminal mica esiste ancora...**

«Io mi riferisco all’offerta complessiva, compresa quella dei terminal che non ci sono ancora, ma sono in fase di progetto. Detto questo, noi continuiamo a investire dove ci sono le garanzie per farlo, in molte aree del mondo. Attualmente abbiamo 45 terminal».

### **Oggi molte compagnie, come ad esempio i vostri concorrenti della Maersk, stanno abbandonando il sistema dei porti di trasbordo, come Gioia Tauro, per concentrarsi accorpare linee su quelli di destinazione, come Genova. E’ d’accordo su questa strategia?**

«Onestamente, no. Penso che i porti di transhipment abbiano ancora delle potenzialità, e credo ancora in questo sistema».

### **Lo sa, vero, che è rimasto l’unico?**

«Ha ragione. Sì è vero, sono rimasto l’unico. Ma a me va bene così. E credo in Gioia Tauro, dove movimentiamo quasi 3 milioni di container l’anno e dove finalmente i lavoratori hanno capito che quello che fanno, lo fanno per se stessi e per le loro famiglie. Posso dire che oggi Gioia Tauro è il miglior porto del Mediterraneo».

**Tirrenia. Rimpianti per essere uscito dalla cordata?**

«No. Io non sono perseverante. Se vedo che un business non vedo che non funziona non mi intestardisco... Ci hanno detto di farci da parte, lo abbiamo fatto».

**Poi c'è Gnv alle prese con la ricapitalizzazione.**

«Confermo, abbiamo trovato l'accordo con le banche e ricapitalizzato la società».

**Msc ha mai pensato di quotarsi in Borsa?**

«Mai dire mai. Se le banche stringono ulteriormente il credito, potremmo affidarci anche a questo strumento. In Italia o all'estero».

**Sul fronte della flotta portacontainer, quali progetti? Supererete Maersk?**

«A noi diventare i primi al mondo non ci interessa. Porteremo a compimento il nostro piano di investimenti, che prevede ancora la consegna di una trentina di navi, da parte dei cantieri coreani, da qui alla fine del 2013. Si tratta di navi più piccole, adatte per le rotte Nord-Sud, per mercati come India e Sud America, e per il passaggio dal Canale di Panama, quando saranno terminati i lavori. Si tratta perlopiù di unità da 9.000 teu, più larghe e con pescaggi ridotti».

**E poi ci sono le crociere.**

«Non investiremo in nuove navi. Non adesso. E anche in questo caso non penso che andremo oltre le dimensioni attuali. Questa è e sarà la nostra nave più grande».

**Però avete nuovi prototipi.** (A questa domanda risponde Pier Francesco Vago, che è l'amministratore delegato di Msc Crociere).

«Abbiamo i prototipi, parliamo con tutte e tre le grandi società cantieristiche europee. Ma mi lasci anche dire che la prossima unità, Preziosa, la vareremo nel 2013 a Genova che è per noi un porto molto importante. Detto questo, continuiamo a studiare nuove unità e in particolare il nostro obiettivo è non crescere nelle dimensioni, ma pensiamo che qualcosa di più si possa fare nella stazza, negli ingombri, dove invece potremo aumentare ancora, magari con navi più larghe e un po' più corte. Certo, purtroppo si sa: per finanziare una nave serve agire sul credito all'esportazione, una leva che è nelle mani dello Stato, sia Francia, sia in Italia».

**I cantieri che costruiscono le vostre navi, Stx France, hanno perso per questo motivo una commessa a favore di Fincantieri. Le condizioni offerte dalla Sace erano migliori.** (Risponde Vago).

«Certo. Ma va detto che non è solo il credito all'export a essere importante. Servirebbero altri strumenti per incentivare la costruzione di nuove navi. Sono un prodotto industriale, non si tratta di finanza. Produciamo lavoro, e speriamo che la Francia, che con Francois Hollande ha abbandonato la linea rigorista della Germania, possa essere di esempio ad altri Paesi, Italia compresa».

**Alberto Quarati**



# “Cantieri al via già a giugno Tra i finanziatori anche Comuni e privati”

**Q**uesta settimana il piano città, inserito nel provvedimento d'urgenza sui trasporti, andrà al voto. Mario Ciaccia, viceministro alle Infrastrutture e trasporti, spera che sarà approvato già in questa settimana e che questo costituisca un acceleratore per spingersi anche verso il privato.

**Che cosa si aspetta?**

«Ci sono alcune misure per l'attrazione del capitale privato, come l'introduzione dei project bond emessi dalla società di progetto e che copre la società di costruzione. Una misura a costo zero per lo Stato».

**A proposito di costo zero: il piano città per la copertura finanziaria passerà il vaglio della Ragioneria, che in passato ha respinto provvedimenti troppo onerosi?**

«Due miliardi di euro non è una

per coprire nuovi investimenti».

**Come si inserisce nel piano il discorso dei beni del demanio?**

«Aree o edifici demaniali che versano in stato di abbandono possono essere rigenerati. Ma uscendo fuori dalla logica di interventi spot e avendone una di sistema. Saranno i comuni a giocare alla grande, perché sono i titolari delegati dai cittadini».

**Come faranno a giocare i Comuni che lottano con la carenza di risorse e il patto di stabilità?**

«Le obbligazioni di scopo possono essere destinate e favorire sinergie di risorse senza toccare il patto di stabilità. Oppure costituire fondi immobiliari con la Cassa depositi e prestiti per utilizzare il patrimonio

immobiliare. Gli strumenti ci sono».

**Può spiegare meglio?**

«Le obbligazioni di scopo permettono di segregare parte del patrimonio che non genera utili mettendolo in una società veicolo separata. Così è possibile emettere obbligazioni legate alla realizzazione di infrastrutture che i cittadini vogliono e che possono sostenere con la sicurezza che il capitale dell'obbligazione è garantito dagli asset conferiti alla società».

**Quali sono i tempi?**

«I primi cantieri dovrebbero partire a metà giugno».

**Due miliardi sono sufficienti per dare un impulso alla crescita?**

«La quantificazione è prudente perché non mi piacciono le cifre sparate a caso. Ma so già che ulteriori risorse sono disponibili dalla Gdp, che si è dichiarata interessata. Metteranno del loro anche i Comuni, i privati e il ministero per la Coesione. Con 2 miliardi di euro si generano 40 mila posti di lavoro».

**Quanto potrebbe aggiungere la Cdp?**

«È ragionevole stimare che si possa arrivare anche a 3 miliardi per 60 mila posti di lavoro. Come quando si prende il passo in montagna: dopo il primo tratto con la lingua in mezzo ai denti, si decide di arrivare in quota».

[ROS. TAL.]

cifra da far tremare le vene ai polsi. Non ci sono blocchi aprioristici, ma una sana dialettica con la Ragioneria. Naturalmente bisognerà graduare gli interventi di copertura. Le infrastrutture sono l'unica cosa non de localizzabile e vanno sostenute da incentivi dello Stato. Ma anche i fondi sovrani possono investire».

**È il provvedimento giusto per rilanciare la nostra economia traballante?**

«Siamo in una fase di buona riabilitazione e potremo tornare a camminare con buona lena. Occorre ridurre i costi della burocrazia e delle vessazioni di autorizzazioni inutili. Togliere le macerie che ostacolano la crescita e liberare risorse

**COMUNICAZIONE ENTRO IL 31 MAGGIO**

# Per il lavoro notturno conta l'attività effettiva

Criteri più selettivi per la nuova comunicazione sul lavoro notturno. Va fatta, se il lavoro notturno è stato effettivamente svolto per almeno tre ore al giorno nell'arco dell'intero anno, con esclusione, quindi, dei casi di lavoro notturno svolto per periodi inferiori. Inoltre, nell'ipotesi di lavoro notturno a turni, la comunicazione va fatta soltanto se il lavoro notturno è stato prestato effettivamente per un minimo di 64 giornate su un intero anno di occupazione. A precisarlo è il ministero del lavoro, nella nota protocollo n. 9630/2012, in vista della scadenza del 31 maggio, ufficializzando le anticipazioni di *ItaliaOggi* del 28 marzo.

**Denuncia a fine mese.** Scade giovedì prossimo il primo appuntamento con una delle nuove comunicazioni dovute, a partire dal 2011, dai datori di lavoro che svolgono attività faticose e pesanti individuate dal dlgs n. 67/2011 di riforma della disciplina dei cosiddetti lavori usuranti (benefici pensionistici). Come stabilito dal dm 20 settembre 2011 e spiegato dalla nota operativa del ministero n. 4724/2011 (si veda *ItaliaOggi* del 29 novembre 2011), le comunicazioni da effettuare con il modello Lav\_Us sono di due tipi: una di inizio attività e l'altra

<b>I CHIARIMENTI</b>	
<b>Lavoro notturno</b>	La comunicazione va fatta se il lavoro notturno è stato effettivamente svolto per almeno tre ore giornaliere nell'arco dell'intero anno, con esclusione, pertanto, di lavoro svolto per periodi inferiori
<b>Lavoro notturno a turni</b>	Se il datore di lavoro ha occupato il lavoratore notturno per l'intero anno e in via esclusiva, la comunicazione deve essere fatta soltanto se il lavoro notturno è stato prestato effettivamente per un minimo di 64 giornate

di monitoraggio. La comunicazione di inizio attività è obbligatoria per le lavorazioni cosiddette a catena e va fatta entro 30 giorni (dall'avvio delle attività); per la mancata comunicazione è prevista la sanzione da 500 a 1.500 euro. La seconda comunicazione è quella di monitoraggio annuale, va fatta entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento e riguarda tutte le attività usuranti (lavorazioni di cui al decreto Salvi, lavoro notturno, lavorazioni a catena, conduzione di veicoli adibiti al servizio pubblico di trasporto collettivo). Nel caso di omessa comunicazione annuale sul lavoro notturno è prevista la sanzione da 500 a 1.500 euro.

**I chiarimenti.** Per l'anno in corso (con riferimento al 2011), il termine per la comunicazione dal 31 marzo è stato prorogato al 31 maggio. In considerazione dell'approssimarsi della scadenza, il ministero del lavoro fornisce alcuni chiarimenti sulla comunicazione del lavoro notturno. Questa, spiega, si basa su una verifica di «effettivo svolgimento» del lavoro notturno, con la conseguenza che la comunicazione è dovuta, a prescindere dal relativo trattamento economico e contrattuale e a prescindere dallo scomputo dei periodi totalmen-

te coperti da contribuzione figurativa con riferimento alle due ipotesi indicati in tabella. In entrambe le ipotesi, qualora il datore di lavoro non sia in grado di conoscere le effettive giornate di lavoro notturno prestate nell'anno per assunzione o cessazione del rapporto di lavoro in corso dell'anno o per la sussistenza di rapporti di lavoro in part-time verticale, andranno comunicate tutte le giornate di lavoro notturno svolto, poiché in questi casi è possibile che i requisiti previsti dal dlgs n. 67/2011 possano essere maturati attraverso più rapporti di lavoro nel corso di un anno con differenti datori di lavoro.

**Daniele Cirioli**