

RASSEGNA STAMPA 29 NOVEMBRE 2011

Fonte:



Marsiglia maxi-commessa per norwegian jade

Marsiglia - Hanno preso il via domenica presso i **Chantier Naval de Marseille** - newco costituita nel 2010 da **San Giorgio del Porto** (nella foto l' Amministratore delegato Ferdinando Garrè) specializzata nelle riparazioni e trasformazioni navali - i lavori di restyling di "**Norwegian Jade**", nave da crociera da circa 93.500 tonnellate di stazza e 294 metri di lunghezza in servizio presso la compagnia statunitense **Ncl (Norwegian Cruise Line)**.

La commessa - valore: circa due milioni di euro - porta a 23 gli interventi di riparazione-manutenzione effettuati dai Chantier Naval de Marseille nel corso del 2011 per un fatturato complessivo di circa 10 milioni di euro, di cui circa il 70 per cento relativo a lavori di manutenzione su navi da crociera e circa il 30 per cento su navi commerciali. "Norwegian Jade" è la nave di maggiori dimensioni entrata fino a questo momento nel bacino 8 (lungo 320 metri, largo 50) dei cantieri navali marsigliesi, almeno da quando la struttura è gestita dalla società di Ferdinando Garrè. Un segmento di mercato che oggi a Genova, il polo storico delle riparazioni gestito da San Giorgio, non è possibile presidiare a causa delle caratteristiche strutturali dei bacini esistenti.

Per i lavori sulla nave - interventi di manutenzione straordinaria sulle eliche di propulsione e direzionali della nave, applicazione pittura siliconica sulla carena, rinnovo tenute sulle pinne stabilizzatrici e pitturazione delle casse - saranno coinvolte anche 10 aziende genovesi, «a dimostrazione - fanno sapere da San Giorgio - delle sinergie operative che si sono create tra il cantiere marsigliese e le realtà attive nel capoluogo ligure. "Norwegian Jade" ripartirà cantieri di Marsiglia nella prima settimana di dicembre.

Chantier Naval de Marseille nasce nel 2010 a seguito dell'aggiudicazione da parte di San Giorgio del Porto della gara indetta dalla Gpmm - Le Grand Port Maritime de Marseille, in pratica la locale Autorità portuale - per la concessione quindicennale (2010-2015) dell'area occupata dall'ex-Unm (Union Naval de Marseille).

Situato all'interno del porto di Marsiglia il cantiere è dotato di due bacini di carenaggio per navi fino a 320 metri di lunghezza (oltre al bacino 8, il bacino 9: 250x37 metri) e si estende su una superficie di oltre 84 mila metri quadrati, di cui circa 13 mila coperti, con 450 metri di banchine debitamente equipaggiate. Attualmente sono circa 60 i dipendenti diretti del cantiere marsigliese.

Taranto, accordo sui dragaggi

Taranto. Gli enti locali, l'Autorità portuale ed il Taranto Container Terminal (TCT), hanno sottoscritto un'intesa che dovrebbe consentire l'avvio dei dragaggi nel porto di Taranto, con l'utilizzo di una vasca di colmata. Il finanziamento disponibile è di 9 milioni di euro, derivanti dall'accordo fra Regione e Governo, che permetteranno allo scalo pugliese di migliorare la propria operatività puntando su tre interventi: il dragaggio, la banchina e la realizzazione della diga foranea. Su questi ultimi due punti è stato richiesto al governo di attivare le procedure straordinarie attraverso il ricorso ad un commissario ad acta, al fine di ridurre gli ostacoli e abbattere i tempi.

Bruxelles indaga sulla cordata Cin

Bruxelles. Nuova indagine europea legata a Tirrenia. Dopo quella sugli aiuti di stato concessi alla Compagnia Italiana di Navigazione, sotto la lente dell'antitrust di Bruxelles è finita la proposta di concentrazione tra la Cin e parte della Tirrenia, tuttora in amministrazione controllata, comunicata il 21 novembre scorso alle autorità europee. Sulla Gazzetta ufficiale europea del 26 novembre è stata pubblicata la comunicazione della Direzione generale per la Concorrenza che invita «i terzi interessati» a presentare entro 10 giorni «eventuali osservazioni» sulla notifica preventiva di concentrazione tra la Cin (costituita da Marinvest, Grimaldi e Onorato) e la business branch di Tirrenia. «A seguito di un esame preliminare - è scritto sulla Gazzetta Ufficiale - la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento comunitario sulle concentrazioni. Tuttavia, si riserva la decisione finale al riguardo. Esulta l'europarlamentare Idv Giommara Uggias, che a suo tempo aveva segnalato il caso al Commissario alla Concorrenza, Joaquin Almunia: «Finalmente dopo numerose denunce da più fronti, la Compagnia italiana di Navigazione è finita sul tavolo della Commissione europea».

«Accolgo con soddisfazione questa notizia, che rappresenta una possibilità per smontare il cartello sui collegamenti marittimi tra la Sardegna e la Penisola - osserva l'eurodeputato - Tra le righe della comunicazione della Commissione si legge infatti che l'acquisizione Tirrenia potrà essere riconosciuta come un caso di violazione della normativa comunitaria della concorrenza».

I portuali della compagnia Pietro Chiesa accusano

ALBERTO QUARATI

GENOVA. I portuali della Pietro Chiesa mettono nel mirino Terminal Rinfuse Italia. La questione è l'accordo siglato dal terminalista per far arrivare le navi clienti del gruppo Spinelli a Ponte ex Idroscalo. Un accordo che al console Tirreno Bianchi proprio non va giù, perché di fatto sottrae al campo di lavoro della Pietro Chiesa una consistente area del terminal, da sempre dedicato alla movimentazione di merce come carbone, granaglie e minerali di ferro: merci alla rinfusa, appunto, quelle che i *carbunin* possono scaricare e caricare dalle navi. Con l'arrivo di Spinelli, arrivano invece i container. E qui c'è una cosa da sempre detta e non detta, perché gli equilibri del porto sono sempre piuttosto delicati: all'arretramento della Pietro Chiesa, corrisponde l'avanzata della Compagnia Unica, che in base al suo status giuridico può movimentare tutta la rimanente merce che circola sulle banchine genovesi. Bianchi non chiama direttamente la Culmv in causa, ma si sta comunque muovendo per evitare che a Ponte ex Idroscalo arrivino solo navi clienti di Spinelli. Questo significherebbe molto lavoro per la Compagnia, ma zero per la Pietro Chiesa.

In questi giorni Bianchi sta parlando con alcuni legali, per capire se ci sono gli estremi per definire l'accordo commerciale Tri-Spinelli come

**L'ACCUSA
DEL CONSOLE
Per Bianchi
l'accordo
con Tri
è un «patto
occulto»**

una «sub-concessione occulta». Un tipo di accordo che ricorderebbe, insomma, i patti negoziati dai terminalisti nel 2004 per suddividere senza gara d'appalto le aree del MultipurPOSE: una vicenda che proprio ora sta attraversando il processo di appello al tribunale di Genova. Per Bianchi, gli estremi della sub-concessione "occulta" ci sono tutti: «Di fatto, oggi a ponte ex-Idroscalo possono arrivare solo navi clienti di Spinelli: sono stati rifiutati carichi di merce alla rinfusa, e questo in nome di una politica industriale di Tri che suddivide il lavoro con Venezia e Savona. Ma a me interessa Genova. Inoltre, le gru per movimentare le rinfuse sono fuori uso». In effetti, di tre gru che sono in banchina, una è stata usata come riserva di pezzi di ricambio, tanto che oggi non ha più un motore funzionante; la seconda è stata trasferita da Ponte Rubattino a causa dei riempimenti di Bettolo e non funziona; la terza sarà trasferita da Tri a Vado in sostituzione di un'altra. «Per adesso - spiega Bianchi - navi di Spinelli lì non ne sono arrivate, ma in compenso quell'area si sta riempiendo di container vuoti...». L'accordo Spinelli-Tri è stato raggiunto anche perché il traffico rinfuse, a Genova, ha registrato un calo consistente, vista anche la progressiva chiusura della Centrale Enel, «ma Tri può mettere in cassa integrazione i suoi dipendenti, noi no» dice Bianchi.

Da Tri rispediscono le accuse al mittente, spiegando che all'Idroscalo si possono fermare anche altre navi non clienti di Spinelli, e che in ogni caso bisogna prima aspettare la ripavimentazione della banchina promessa dall'Autorità portuale. In ambienti vicini al terminalista, si nota poi che le tre gru del terminal sono fuori uso «da tempo immemore», ed è strano che Bianchi se ne ricordi solo adesso.

L'intera vicenda si gioca avendo come sfondo la prossima entrata in scena del terminalista del carbone Ascheri, che pare intenzionato a comprarsi il terminal, e mentre a metà dicembre il Comitato portuale deciderà per un allungamento della concessione a Tri dal 2020 al 2027.

quarati@ilsecoloxix.it

Authority apuana: «manovre» per la terna

MARINA DI CARRARA - (R. R.) Non sembrano ancora dissiparsi le nebbie che avvolgono la formulazione della terna di nomi fra i quali dovrà essere scelto il terzo presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara che dovrà succedere all'avvocato Luigi Guccinelli, giunto ormai al traguardo del suo secondo mandato. Istituita circa diciassette anni or sono, l'Authority apuana era, fino ad oggi, rimasta più o meno al di fuori dalle polemiche e dalle lotte intestine per la nomina del presidente che hanno lacerato altre città portuali, in primis la vicina Livorno, forse anche perché, all'inizio del nuovo corso determinato dalla legge di riforma dell'ordinamento portuale, non fu compresa a pieno l'importanza (anche remunerativa) della carica.

Quella del presidente è certamente una scelta che non può né deve essere operata a cuor leggero; troppo spesso infatti, si è assistito alla nomina di soggetti la cui estrazione e la cui provenienza non apparivano propriamente compatibili con i requisiti inequivocabilmente stabiliti dalla legge 84/1994.

Fra i nomi che, ormai da alcune settimane, circolano con maggiore insistenza spiccano quelli dell'assessore provinciale alle Attività produttive Paolo Baldini, espressione della maggioranza politica locale, dell'imprenditore Giulio Lucetti che potrebbe essere proposto dalla Camera di Commercio e del manager portuale Leonardo Martini, non ancora sessantenne che, forte di un corredo di esperienze professional manageriali che spaziano dal mondo delle grande cantieristica navale, a quello bancario, fino a quello del trasporto marittimo delle merci in contenitori, possiede - sicuramente in larga misura - oltre ai i requisiti dell'esperienza, della capacità e della competenza previsti dalla legge, anche quelli che essa da per sottintesi, ma che, qualche volta, si rivelano tutt'altro che scontati. Le manovre o - secondo alcuni - le congiure che stanno animando l'intricata vicenda sembrano destinate a durare fino all'ultimo istante utile e, quasi certamente, costringeranno il ministro competente a prolungare in regime di prorogatio la durata della presidenza di Guccinelli per i rituali quarantacinque giorni.

«Baltico-Adriatico deve comprendere anche le Marche»

JESI - I settantadue parlamentari europei eletti in Italia hanno ricevuto nei giorni scorsi una missiva a firma di Roberto Pesaresi, presidente di Interporto Marche, nella quale si fa il punto sui progetti che si stanno portando avanti e sulle necessità che l'Italia, ed in particolare questo territorio al di là anche dei confini regionali, ha sotto l'aspetto infrastrutturale.

Il ruolo dei parlamentari europei eletti in Italia può essere determinante per dare seguito all'azione intrapresa anche dal governatore Spacca recentemente in missione a Bruxelles impegnato a far sì che nei documenti della Commissione europea relativi al Corridoio Baltico-Adriatico venga indicato che lo stesso venga prolungato alla dorsale adriatica, comprendendo le Marche e quindi Ancona, e non si fermi a Ravenna.

La Commissione Mobilità dell'Ue ha inserito il "Corridoio Baltico-Adriatico" tra i dieci corridoi strategici di interesse europeo nel quadro del prospetto finanziario del periodo di programmazione 2014 - 2020 dando quindi ancora più forza agli scenari di sviluppo della portualità dell'Adriatico. In questo contesto va anche considerato il percorso di costituzione della Macroregione Adriatico-Ionica, che implica strategie geopolitiche e opzioni rispetto alla programmazione finanziaria europea 2014-2020 e alla rimodulazione di quella 2007-2013, comprendendo anche effetti concreti, di cui il corridoio Baltico-Adriatico è un esempio.

«E' importante che ciascuno faccia la propria parte - ha scritto Roberto Pesaresi ai nostri rappresentanti a Bruxelles - e quindi riteniamo che aver sintetizzato le necessità più impellenti come quella della realizzazione di quanto già progettato e finanziato, dell'integrazione dei servizi tra tutti i principali nodi infrastrutturali e la definizione precisa dell'agenda delle priorità secondo i tempi dell'economia e non di quelli della politica, possa essere di ulteriore stimolo ai nostri politici perché consentano all'Italia di avere quelle risposte che potranno essere un importante volano per la ripresa economica».

Gestire il «mondo» dell'autotrasporto italiano durante questa crisi economica non è stato facile

ROMA - La decisione più contestata dei tre anni di lavoro del Governo intorno ai temi del trasporto merci è senza alcun dubbio quella sui costi della sicurezza per l'autotrasporto.

All' ex sottosegretario Bartolomeo Giachino, presidente della Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica, incarico da lui conservato, abbiamo chiesto di spiegarci i motivi per i quali è stato preso il provvedimento e perchè non condivida i dati pubblicati da "Il Sole 24 Ore" su questo specifico tema.

«L'autotrasporto italiano - ricorda Giachino - è l'autotrasporto più difficile da gestire in Europa. La difficoltà è aumentata negli ultimi anni di crisi economica aggiungendosi ad una quadro che vede questo settore il più frazionato d'Europa (il triplo di aziende rispetto a Francia e Germania). Inoltre Italia ha una dotazione infrastrutturale e autostradale minore rispetto a Francia, Germania e Spagna, e quindi vi è una maggiore congestione del traffico, e poi l'efficienza logistica del Paese è inferiore rispetto a quella degli altri Paesi (tempi attesa al carico e allo scarico, eccetera).

L'autotrasporto, reso debolissimo sul mercato o nel mercato da queste situazioni - spiega Giachino - ha come unica "ancora di salvezza" il Governo, un interlocutore con cui gioca l'arma dell'eventuale blocco dei Tir. A confermare la debolezza dell'autotrasporto italiano c'è la dichiarazione di Eleuterio Arcese secondo il quale in Germania, senza aiuti pubblici, si guadagna mentre in Italia, malgrado gli aiuti pubblici, si fa fatica a chiudere i bilanci in pareggio.

Non a caso in 40 anni tanti diversi Governi hanno concesso le tariffe a forcilla (1974), la tariffa antidumping (Prodi 2007), i costi della sicurezza (2010). Nel bel mezzo di questo lungo percorso, nel 2005, è anche arrivata la liberalizzazione che non essendo stata subito regolata (la colpa maggiore del Governo Prodi) ha prodotto una concorrenza al ribasso che alla fine del 2007 è sfociata nel fermo dei Tir che bloccò il Paese per tre giorni e costrinse il Governo Prodi a concedere la tariffa antidumping.

I costi della sicurezza previsti dalla Legge 127 del 2010 dovrebbero essere individuati negli accordi di settore dove le specificità del comparto dovrebbero essere definite tra le parti e solo tra le parti. La contrarietà, non oso dire cecità, di una parte della committenza a concludere gli accordi di settore nei 10 mesi previsti dalla legge 127, ha portato, dopo un confronto durato 7 mesi, alle determinazioni dell'Osservatorio.

Anche queste determinazioni apprezzate da qualcuno, vedi i corrieri, e osteggiate da altri, vedi Confindustria, possono essere declinate negli accordi di settore come si sta cercando di fare nella grande distribuzione, nel trasporto containers, eccetera.

In ogni caso al momento della determinazione, su mia proposta - precisa l'ex sottosegretario - l'Osservatorio si è impegnato a rivedere e sistemare entro il 15 Dicembre le incongruenze evidenziate dalle associazioni e dagli operatori: dalla eliminazione della cosiddetta "gobba" alla possibilità di utilizzare il metodo della interpolazione lineare. Non a caso l'Osservatorio nella sua ultima riunione ha iniziato a lavorare su tali questioni. I dati recentemente pubblicati da "Il Sole 24 Ore" appaiono a tutti i tecnici che sono stati interpellati palesemente gonfiati.

A questi dati è facile controbattere usando le parole delle aziende di autotrasporto che aderiscono alla Anita (Confindustria) che nei giorno scorsi hanno chiesto alla committenza di riconoscere maggiori costi di trasporto.

La strada maestra - conclude Giachino - è quella della ripresa del confronto tra la committenza e l'autotrasporto attraverso gli accordi di settore che con la loro definizione consentiranno al tavolo a tre la rivisitazione della normativa del settore».

Visita di una delegazione della Fondazione Marisa Bellisario al porto di Gioia Tauro

Grimaldi: con l'autonomia finanziaria le Autorità Portuali potrebbero programmare i propri interventi in base alle esigenze del proprio scalo

Oggi una delegazione della Fondazione Marisa Bellisario, guidata dalla presidente Lella Golfo, ha fatto visita all'Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria dove è stata ricevuta dal presidente e dal segretario generale dell'ente, Giovanni Grimaldi e Salvatore Silvestri.

Nel corso dell'incontro, a cui ha preso parte anche l'ingegner Francesco Crudo della società terminalista MedCenter Container Terminal (MTC), sono state illustrate le dotazioni infrastrutturali del porto ed è stata descritta la storia dello scalo che, in poco tempo dalla nascita, si è imposto nel circuito dei traffici internazionali del Mediterraneo nel settore del transhipment. Allo stesso tempo, sono state approfondite le diverse criticità che oggi, a causa della crisi internazionale che ha pienamente investito la portualità italiana, hanno generato la perdita di competitività dello scalo calabrese.

Tra i diversi aspetti trattati, il presidente Grimaldi ha posto l'attenzione sull'importanza dell'autonomia finanziaria per le Autorità Portuali «che - ha spiegato - potrebbero, in questo modo, programmare i propri interventi in base alle esigenze del proprio scalo». Il segretario generale Silvestri ha parlato «dell'importanza di concentrare tutti gli sforzi per dare maggiore competitività dello scalo che è dotato di infrastrutture d'eccellenza».

La deputata Lella Golfo si è detta «pienamente disponibile a collaborare per creare sinergia parlamentare nell'interesse del porto e quindi a favore della crescita economica della regione Calabria».

La riunione, seguita da una visita guidata all'interno dell'area portuale, rientra nel calendario degli incontri della Fondazione Bellisario per far conoscere ad illustri professioniste, giunte in Calabria e residenti in varie parti d'Italia, le eccellenze del territorio reggino in attesa del convegno "L'altra metà della 'ndrangheta, le donne, le cosche, il potere", organizzato dalla stessa Fondazione, che si svolgerà il prossimo 29 novembre a Reggio Calabria presso l'Auditorium del Consiglio regionale della Calabria

Dall'impianto di rigassificazione a Livorno previste ricadute economiche sul territorio per oltre 400 milioni di euro

Oggi, nell'ambito del protocollo di intesa siglato tra OLT - Offshore LNG Toscana e la Regione Toscana per la realizzazione di un impianto di rigassificazione a Livorno, è stato firmato l'accordo tra la OLT, il Comune di Pisa e la Provincia di Pisa per la riapertura del Canale Incile, un collegamento tra l'Arno ed il Canale Navicelli, atto a ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno.

In occasione della firma OLT ha illustrato i benefici economici, sociali ed ambientali del progetto per l'impianto di rigassificazione. Gli investimenti diretti e indiretti che l'azienda concentrerà sul territorio livornese produrranno ricadute economiche stimate, ad oggi, ad oltre 400 milioni di euro nei prossimi venti anni di vita dell'impianto, cioè nell'arco temporale della convenzione stipulata fra la OLT e il Comune di Livorno.

Tale importo è correlato ad attività che vanno dalla gestione e manutenzione del terminale, alla sua sorveglianza, all'occupazione diretta, passando attraverso altri servizi accessori e di salvaguardia ambientale. In particolare, per la gestione e manutenzione del terminale, attività per la quale OLT si avvarrà di aziende locali, sono previsti 360 milioni di euro; dieci milioni di euro saranno investiti in altre attività connesse al ciclo di vita dell'impianto e 50 milioni di euro per la sorveglianza del terminale tramite una nave guardiana. A ciò si aggiungerà il servizio rimorchiatori per l'attracco delle metaniere al terminale, con un contratto che prevederà il servizio di agenzia marittima e di pilotaggio per le 50 operazioni di allibo stimate per ogni anno di attività con una ricaduta ancora da definire.

In termini di occupazione diretta, OLT impiegherà 20-25 persone, di cui nove già assunte nell'area di Livorno, per l'ufficio a terra della società. In termini di occupazione indiretta, invece, tra contratti di service e contratti di appalto, OLT impiegherà circa 60-70 persone tramite ECOS, la società di gestione del terminale a bordo e ufficio a terra, e circa 27 persone con la società F.Ili Neri per i mezzi a servizio del terminale.

Ulteriori ricadute economiche sul territorio sono costituite dal gettito fiscale a favore degli enti territoriali locali (Regione e Comuni).

Infine, in collaborazione con il Consorzio per il centro interuniversitario di biologia marina ed ecologia applicata (CIBM) di Livorno, OLT ha messo a punto un programma di monitoraggio ventennale che prevede indagini marine, chimico-fisiche per un valore di circa 800mila euro all'anno per 20 anni.

“Le imprese faticano a ottenere prestiti”

SANDRA RICCIO
TORINO

Per le imprese è diventato più difficile ottenere crediti dal mondo delle banche, rispetto a quanto avveniva solo sei mesi fa. E il panorama è visto in peggioramento: un imprenditore su tre si aspetta più difficoltà nei finanziamenti. Il trend emerge da un'indagine di Unioncamere, che proprio in questi giorni ha interrogato le aziende per sondare gli umori sul campo. L'allarme lo lancia Ferruccio Dardanello, Presidente dell'Unione delle Camere di Commercio che venerdì, a Perugia, si raccoglierà nel-

L'INDAGINE

Un'azienda su tre si aspetta ci sia una stretta sul credito

l'Assemblea annuale.

L'accesso al credito è una priorità per un Paese che soffre di bassa crescita.

«E' uno dei grandi handicap che in questo momento az-zoppa molti dei nostri imprenditori che già faticano a tenere testa alla crisi. Senza risorse non si cresce e dunque quella dei finanziamenti è una delle priorità a cui guardare per superare questa fase e per ritornare insieme alla crescita».

Qual è la strada da seguire?

«Il momento che stiamo vivendo richiede il contributo di tutti. Stiamo andando verso uno scenario più difficoltoso e dunque per recuperare la vitalità delle imprese serve al più presto un patto che

unisca tutte le forze sul campo, dalle Province, alle Regioni, fino alle banche e alle Fondazioni bancarie. Queste ultime hanno in mano le uniche risorse fresche che ha il Paese in questo momento».

E a livello pratico?

«Il nostro contributo l'abbiamo dato. Nel 2011 abbiamo messo insieme circa 100 milioni di euro con lo strumento dei Confidi, un sistema di garanzie per le imprese che cercano finanziamenti che viene offerto da una rete formata da diversi soggetti come le Camere di commercio o i gruppi bancari. Contiamo di arrivare alla stessa cifra anche nel 2012. Anche perché senza queste risorse la totalità delle aziende che oggi non ottiene credito dalle banche non farà altro che ap-

pesantire ancora di più una situazione già molto difficile».

Quali sono le precedenze da dare?

«Ci sono diversi tasselli su cui spingere. Noi stiamo lavorando a quattro punti fondamentali che possono dare ossigeno al mondo delle imprese. Passano attraverso la sburocratizzazione dei tanti processi che formano la vita delle imprese, una maggiore innovazione e una internazionalizzazione del mondo delle aziende, insieme, naturalmente, a un più facile accesso al credito».

Un'altro ostacolo alla crescita è l'enorme ritardo nei pagamenti.

«Anche questa deve diventare priorità. La media dei tempi di pagamento delle Camere di commercio è di ventisei giorni. Vorremmo che questi tempi fossero un obiettivo per tutte le istituzioni».

Si sta per chiudere un anno difficile per il mondo delle aziende. Come sarà il 2012?

L'ALLARME

«Se non si agevola l'accesso ai prestiti la ripresa è a rischio»

«Un Paese che ha tassi di crescita vicini allo zero è preoccupante. Ci aspettiamo una frenata anche sulle esportazioni. Le nostre stime indicano tassi di crescita per l'export che si assesteranno intorno al 5-6 per cento nel 2012, contro un aumento che quest'anno era stato dell'11%».

Dardanello (Unioncamere): serve il contributo di tutti