

RASSEGNA STAMPA 3 DICEMBRE 2012

Fonte:



Italia-Tunisia, la guerra dei traghetti

Genova - Gli armatori napoletani Grimaldi hanno portato in tribunale Cotunav, la compagnia di navigazione tunisina che starebbe boicottando una delle loro navi, la "Eurocargo Bari". Cotunav, società di Stato, starebbe facendo pressioni sulle autorità del porto della Goulette, uno degli scali della capitale Tunisi, per non far entrare la "Eurocargo Bari" in porto. L'azione è in corso da più di una settimana. Giovedì la compagnia napoletana ha presentato istanza presso il tribunale di Genova contro Cotunav, sulla base dell'articolo 700 del codice di procedura civile (il ricorrente chiede un provvedimento d'urgenza che salvaguardi, nel tempo occorrente per arrivare a una decisione di merito, un diritto che ritiene minacciato da un pregiudizio imminente e irreparabile). L'udienza si è svolta ieri davanti al giudice Roberto Braccialini, che forse già oggi dovrebbe emettere la sentenza. Convocati insieme al rappresentante di Cotunav - c'erano Stazioni Marittime, il Terminal Rebora della famiglia Spinelli, l'Autorità portuale di Genova. Il motivo per cui la causa è stata intentata sotto la Lanterna è abbastanza semplice. Quello che infatti chiede Grimaldi è un'applicazione del principio di reciprocità: dunque l'autorità tunisina blocca la nave italiana alla Goletta? Allora l'autorità italiana bloccherà la nave tunisina che lunedì alle 6.30 del mattino arriverà a Genova. Il principio di reciprocità consiste proprio in questo: una "rappresaglia" giuridica, sull'assunto che lo straniero è titolare in Italia di diritti civili, a condizione però che il cittadino italiano sia ammesso agli stessi diritti nel Paese straniero di riferimento. In questo caso: tu mi boicotti? Io ti boicotto. Tu mi tieni bloccata una nave con 32 marittimi italiani a bordo? Io faccio lo stesso in Italia. La contesa va in scena a Genova perché il motivo del contendere è proprio la linea tra La Goulette e il capoluogo ligure, sulla quale Cotunav - è la tesi di Grimaldi - punterebbe ad avere il monopolio, almeno per quanto riguarda i traffici ro-ro (cioè i "tuttomerci", business molto redditizio a parere unanime di tutti gli operatori del settore) sui cui Grimaldi farebbe concorrenza ai tunisini. Infatti, nello stesso porto arrivano con regolarità le navi passeggeri di due compagnie italiane. Oltre ai genovesi di Gnv, proprio i traghetti della Grimaldi - e in questo caso non pare ci siano mai stati problemi. Il principio di reciprocità spiega la riga di convocati ieri in tribunale insieme a Cotunav. Il giudice infatti, nel caso in cui accogliesse la tesi di Grimaldi, dovrebbe imporre all'Autorità portuale o ai due terminal dove arrivano le navi tunisine (Stazioni Marittime o il Terminal Rebora) di fermare il traghetto tuttomerci che approderà lunedì mattina a Genova. Curiosità: ieri Confitarma, l'associazione degli armatori italiani, avrebbe scritto in contemporanea con l'azione di Grimaldi una lettera alla Capitaneria di Porto, all'Autorità portuale e alle Stazioni Marittime, chiedendo la stessa cosa per cui Grimaldi è andato in tribunale. Non c'era il Rebora, quindi si presuppone che xx Fiore, segretario generale dell'associazione e firmatario della lettera, chiedesse il blocco delle navi passeggeri. Seconda curiosità: il ricorso non è solo contro Cotunav, ma anche contro Tirrenia, che dei tunisini è l'agente marittimo in Italia. Un cortocircuito nel piccolo mondo dello shipping in Italia: Ettore Morace, amministratore delegato dell'ex flotta pubblica, infatti è amico di Manuel Grimaldi, il numero uno del gruppo napoletano. Grimaldi (che ha presentato istanza tramite la compagnia controllata Acl) è difeso da Maresca & Partners. Allo studio Cugiolu si è affidata Cotunav, D'Angelo è lo studio che segue Spinelli. L'avvocato Cresta dello studio Bregante segue Stazioni marittime, legale interno per l'Autorità portuale.

Alberto Quarati

Genova, il giudice dice “no” a Grimaldi

Genova - Il giudice Roberto Braccialini ha dichiarato irricevibile la richiesta dell'armatore napoletano Grimaldi di impedire l'arrivo a Genova, lunedì mattina, del traghetto della compagnia tunisina Cotunav. Il gruppo Grimaldi, uno dei leader in Europa, si era rivolto al Tribunale di Genova appellandosi al “principio di reciprocità” fra Stati e denunciando le pressioni dell'autorità tunisina per impedire l'attracco nel porto di La Goulette del traghetto “Eurocargo Bari”, fermo in rada ormai da otto giorni. Pur ammettendo l'esistenza di un danno di natura commerciale, il giudice non ha accolto la richiesta. Grimaldi ricorrerà all'Antitrust e alla Commissione europea. Il parlamentare Mario Tullo (Pd) ha invece annunciato un'interrogazione al governo affinché assuma una posizione «a tutela dei porti e dei lavoratori italiani».

Algérie Ferries sbarca in Italia

Roma - La compagnia Algérie Ferries ha annunciato che nel 2013 sarà inaugurato un nuovo collegamento con l'Italia, che servirà il porto di Civitavecchia. Per il servizio è stata lanciata una gara per il noleggio sul mercato internazionale di un traghetto con età massima di cinque anni. L'Établissement national de transport maritime de voyageurs (Etmv) Algérie Ferries, che opera attualmente con tre navi di proprietà e due a noleggio, occupa 1230 persone, di cui 700 marittimi.

Maersk aggiunge scalo a Beirut

Genova - Il servizio congiunto di Maersk Line e Cma-Cgm dall'Asia al Mediterraneo ha introdotto un nuovo scalo a Beirut. La linea è denominata da Maersk Line AE12 con cinque navi da 7.400 e BEX2 da Cma-Cgm con cinque navi da 6.500 teu. Il servizio combinato MEX3 / AE20 delle compagnie scalava già Beirut, ma solo nella tratta westbound.

La nuova rotazione dei servizi è la seguente: BEX2/AE12: Port Said, Trieste, Koper, Rijeka, Trieste, Beirut, Port Said, Jeddah, Port Kelang, Singapore, Shanghai, Busan, Shenzhen (Chiwan), Hong Kong, Port Tanjung Pelepas, Port Kelang e di nuovo Port Said. MEX3/AE20: Algeciras, Tangerang, Marsaxlokk, Beirut, Port Said (SCCT), Port Kelang, Singapore, Xiamen, Shanghai, Ningbo, Shenzhen (Yantian), Guangzhou (Nansha), Tanjung Pelepas, Port Kelang, Jeddah, Port Said, Malta, Genova, La Spezia e di nuovo Algeciras.

Turku, a rischio la terza Oasis

Genova - La Finlandia non darà le garanzie finanziarie necessarie per la costruzione di una nave da crociera nel cantiere di Turku. L'operazione avrebbe dovuto essere garantita dall'istituto di credito statale Finnvera. Viene così congelato l'accordo fra la compagnia statunitense Royal Caribbean e il cantiere Stx Turku, che avrebbe dovuto portare alla costruzione della terza unità della classe Oasis. Le prime due sono la "Oasis of the Sea" e la "Allure of the Sea". Si tratta della classe di navi da crociera più grandi finora costruite nel mondo. La loro capacità è di 5.400 passeggeri. Il valore della commessa sarebbe di un milione di dollari. Compagnia e cantiere avevano raggiunto un accordo per un consistente sconto di prezzo rispetto alle due unità precedenti. La prima Oasis, infatti, era stata pagata 1,4 milioni, mentre per la "Allure" si era già scesi a 1,2 milioni.

Rccl e Stx stanno cercando di negoziare un nuovo piano di finanziamenti. Una delle opzioni sul tavolo è che la compagnia si impegni direttamente per coprire una fetta maggiore del prezzo da pagare. Intanto l'ex ceo del cantiere di Turku, Martin Saarikangas, si è detto fiducioso che la nave verrà costruita. «Il silenzio di Rccl (che ha declinato commenti sulla vicenda, ndr) è - ha detto Saarikangas al giornale finlandese "Yle Uutiset" - un segnale positivo. La situazione non è senza speranza».

Il ministero finlandese dell'Economia, Jan Free Mount, e il ministro della Difesa, Carl Haglund, hanno invece rifiutato di rilasciare un commento sulla questione. La decisione del governo finlandese ha suscitato perplessità, visto che si è calcolato che la costruzione della nave darebbe lavoro a circa 12 mila persone nel cantiere. Il sindacalista Pasi Heikkilä avverte che a rischio potrebbero esserci anche due ordini che Rccl ha recentemente presentato assieme alla tedesca Tui Cruises., per unità da 100 mila tonnellate e 2.500

passeggeri di capacità. la consegna delle due navi è prevista rispettivamente per maggio 2014 e aprile 2015. Per l'industria navale finlandese, insomma, si profila un duro colpo, in un momento di crescente difficoltà per il settore. Secondo Clarkson, nel corso del 2012 saranno 277 i cantieri che nel mondo hanno completato l'ultima commessa e non hanno altri ordini. Lo scorso anno erano 108 e nel 2013 saranno 178, se non arriveranno nel frattempo nuovi ordini. Nel frattempo aumentano le navi lasciate a riposo. Le portacontainer ferme sono 308, per una capacità di 546.780 teu, fra cui la "Cma-Cgm Libra", da 11.400 teu.

Alberto Ghiara

Dalla UE più di 1,2 miliardi di euro alle infrastrutture per i trasporti

Ammonta a 1,265 miliardi di euro la quota di fondi sbloccati dalla Commissione Europea nell'ambito dei programmi, annuali e pluriennali, della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per il 2012. I finanziamenti sono destinati a progetti infrastrutturali in tutte le modalità di trasporto - aereo, ferroviario, stradale, marittimo, fluviale - in tutti gli Stati membri dell'UE. "Indirizzando questi fondi verso le infrastrutture TEN-T, contribuiamo alla realizzazione dell'intera rete TEN-T, offrendo vantaggi concreti ai cittadini e alle imprese che potranno usufruire di un sistema di trasporti più efficiente, sostenibile ed efficace", ha dichiarato il Vicepresidente della Commissione Siim Kallas, responsabile per i trasporti, che ha poi sottolineato come, attraverso questi finanziamenti, la Commissione abbia voluto supportare "un rilancio competitivo dell'economia europea per sostenere e favorire la crescita". Nel dettaglio, nel bando pluriennale sono previsti 80 milioni di euro per progetti nell'ambito delle Autostrade del Mare (MoS), intese come alternative al traffico stradale, e 100 milioni per l'introduzione del nuovo sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), che permetta l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea. Cinquanta milioni di finanziamento saranno invece destinati a proposte legate alla gestione del traffico aereo (ATM) e altrettanti al trasporto intelligente (STI), tra cui sono compresi anche interventi per il telepedaggio e in generale il miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità della rete. Al miglioramento delle infrastrutture di gestione del traffico fluviale (RIS) sono riservati invece 10 milioni di euro. Il programma annuale - 250 milioni di euro - integra quello pluriennale e prevede sostegno ai progetti TEN-T, misure per promuovere l'innovazione e le nuove tecnologie per l'infrastruttura dei trasporti, sostegno a partenariati pubblico-privato (PPP) e a strumenti finanziari innovativi, sostegno alla realizzazione a lungo termine della rete TEN-T. Per tutti i bandi, il termine ultimo di presentazione delle domande è il 28 febbraio 2013. E di questi giorni è anche la notizia dell'inaugurazione del nuovo [portale](#) del TEN-T. Il sito internet del programma europeo dedicato allo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto, oltre a notizie, gallery, video e brochure, comprende ora anche una sezione dedicata alle mappe dinamiche, che permette di visualizzare le infrastrutture presenti negli Stati membri, integrate con dati ed elementi interattivi aggiornati in tempo reale.

I porti italiani cercano il guizzo in Provenza

Marsiglia (Francia) - Esautorati da un paio di edizioni dalla tenuta in patria dell'evento – dopo l'iniziale cinquina genovese, a cavallo tra il 1996 e il 2004, la parentesi di Napoli 2006 e di Venezia 2008, il Seatrade Med Cruise & Superyacht Convention è arrivato per la seconda volta sui lidi della riviera francese: dopo Cannes 2010, ora Marsiglia 2012 - i porti italiani non hanno voluto mancare, salendo in gran forze alla nona edizione della fiera biennale delle crociere (e ora superyacht, quando una volta erano i traghetti il naturale companatico delle 'navi bianche') in Mediterraneo. La pattuglia italiana, dunque, ancora una volta è risultata la più numerosa e variopinta alla kermesse che è apparsa complessivamente piuttosto movimentata e frequentata, seppure flagellata da un maltempo che solo l'ottimismo degli organizzatori locali – i quali sostengono Marsiglia possa godere di ben 300 giorni di sole all'anno – dicono essere inconsueto. Inferiori nel numero ma non forse nella 'presenza sonora' si sono rivelati i porti spagnoli, seguiti poi da quelli francesi e greci. Certo la crisi si sente eccome, e alcuni protagonisti consueti di queste manifestazioni si sono defilati del tutto o hanno ridimensionato le proprie pretese rispetto al passato. Ma lo zoccolo duro degli espositori è rimasto, sebbene sia il caso di fare alcuni distinguo. Al netto degli stand non mediterranei (si sono visti espositori non solo del Nord Europa, che sarebbero 'accettabili', ma persino di altri continenti), e se putacaso si volessero escludere i soci di MedCruise, il cui padiglione occupava un 'cuore allargato' molto ingombrante, della fiera marsigliese resterebbe ben poco. Sono spariti quasi del tutto i cantieri, e di fornitori ne sono rimasti ben pochi. Tra i primi, ci ha pensato il binomio genovese Mariotti-S.Giorgio del Porto, abbinato a Chantiers de Marseille, a impedire che si parlasse di razza estinta; ma i costruttori e riparatori genovesi, che stanno facendo poco alla volta 'razzia' di vasche a Marsiglia, ci tenevano in maniera particolare alla loro prima uscita internazionale congiunta, e dunque l'occasione di avere la fiera a portata di mano (considerando la loro sede marsigliese) era troppo propizia per non essere afferrata al volo. Tornando ai nostri, accanto alle solite Autorità Portuali o, laddove la privatizzazione è già avvenuta, alle società di gestione delle stazioni marittime, si sono viste anche alcune agenzie marittime e tour operator. Note salienti della tre giorni francese si sono rivelate alcune presentazioni che hanno riscosso discreto successo. MedCruise ha dato spazio al progetto lanciato da Costa Campus per la gestione più sostenibile delle crociere, così come rappresentato da Elisabetta Pinna, responsabile financing. Livorno e Piombino, divise nella tentata conquista del grande business della demolizione dello scafo della Costa Concordia, si sono ritrovate unite a difendere i colori regionali sotto l'insegna di Costa Toscana Cruise, associazione promozionale tesa a valorizzare i tesori escursionistici territoriali. Divertente la presentazione in 3D – incentrata sulla visione di un filmato tridimensionale - di Cagliari Cruise Terminal, la nuova società di gestione dello scalo sardo partecipata da VTP e Bassani di Venezia. Sempre presenti i tre porti liguri, questa volta non sotto la stessa egida di Ligurian Ports Association, ma con stand separati sebbene ravvicinati. Il Sud Italia ha schierato le Autorità Portuali di Napoli e Levante (Bari), la Regione Sicilia e quella della Calabria. Fra i soggetti gestori di terminal, hanno figurato CCT Catania Cruise Terminal, VTP Venezia Terminal Passeggeri, Porto di Livorno 2000 e Stazioni Marittime di Genova. Non sono mancati alcuni Presidenti di Port Authority, fra i quali sono stati notati Franco Mariani (Bari), Pasqualino Monti (Civitavecchia), Paolo Piro (Olbia e Golfo Aranci), Lorenzo Forcieri (La Spezia), Alessandro Massidda (Cagliari) e l'ex-presidente Hercules Haralambides (Brindisi), in 'attesa di giudizio' (ricorrente al TAR). Tra gli agenti marittimi nazionali, oltre a Bassani, accomunato nello stand al partner napoletano Aloschi, si sono visti (senza 'fissa dimora'), Cemar, Cambiaso Risso e Hugo Trumpy, oltre al tour operator Top Cruises. E le compagnie? Esponenti saliti a Marsiglia sia quali speaker che per visitare la fiera sono stati quelli di MSC, Costa, Royal Caribbean; come a dire, il mercato dei soliti noti.

Sciopero delle Autorità Portuali per la natura degli enti

I temuti effetti della sentenza del TAR Lazio che l'estate scorsa arrivò proprio in tempo per squassare l'annuale assemblea di Assoport (S2S n.30/2012) sono emersi nei giorni scorsi. Con una circolare inviata direttamente da Cosimo Caliendo, responsabile della direzione generale per i porti del Ministero dei Trasporti, il Dicastero, richiamando la succitata sentenza (e, sembrerebbe, la finora mancata contestazione da parte del Consiglio di Stato) e ricomprendendo quindi le Autorità Portuali a tutti gli effetti fra gli enti pubblici, ha intimato alle stesse Authorities di applicare l'art.9 comma 1 del DL 78/2010, che prevede di fatto il blocco di qualsiasi dinamica di aumento retributivo per i dipendenti pubblici, ipotizzando anche la restituzione di quanto già erogato (cifre comprese fra 2.000 e 6.000 euro a dipendente). Apriti cielo, Filt Cgil e Fit Cisl hanno immediatamente proclamato una giornata di sciopero per i dipendenti delle Autorità Portuali (programmata per mercoledì) mentre Uiltrasporti ha esteso il provvedimento anche ai dipendenti di imprese e terminal portuali. Il motivo – più volte sottolineato dalla stessa Assoport, che ha sempre contestato l'inserimento delle Autorità Portuali fra gli enti pubblici (basato su una catalogazione dell'Istat) e che è ricorso al Consiglio di Stato insieme all'Authority di Napoli, direttamente coinvolta, contro la succitata sentenza del TAR Lazio – è che il contratto dei dipendenti delle Autorità Portuali è non solo di natura privatistica, ma anche il medesimo che viene applicato ai dipendenti delle imprese portuali ex art.16 della Legge 84/94. Assoport ha quindi 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”. I provvedimenti invocati appaiono all'associazione delle Autorità Portuali italiane “tecnicamente inapplicabili 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. Assoport 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”. Anche il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna Galliano Di Marco ha inviato una lettera al Ministro dello Sviluppo Economico e Infrastrutture e Trasporti, Corrado Passera, e al Ministro dell'Economia e Finanze, Vittorio Grilli, per esprimere “la propria solidarietà verso i dipendenti dell'Autorità Portuale stessa. Meglio evitare l'assunzione di provvedimenti che potrebbero poi rivelarsi lesivi di diritti – al momento – acquisiti, in attesa di una sentenza definitiva del Consiglio di Stato”. Sul tema si è espressa anche Assologistica, rilevando che “il Contratto Collettivo nazionale di lavoro di riferimento per tutti i lavoratori dei porti è stato sottoscritto in piena legittimità anche da Assoport, in rappresentanza delle Autorità Portuali, secondo le previsioni della Legge 84/94. È quindi vigente e applicato con comune soddisfazione. Non è accettabile che per una disputa irrisolta su una questione oggettivamente marginale, se comparata alla situazione economica del Paese e del settore, si mettano a repentaglio le attività portuali commerciali e dei passeggeri, contraddicendo l'impegno comune teso a contenere il calo dei traffici provocati dalla crisi internazionale. Assologistica ritiene che il Governo debba immediatamente intervenire accantonando la circolare del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che, anticipando la decisione del Consiglio di Stato sul contenzioso sorto in un solo porto, ne ha determinato l'allargamento a macchia d'olio a tutti gli altri”.

Livorno: puzzle di accosti per garantire spazio alle crociere

La querelle sul traffico crocieristico nel porto di Livorno potrebbe finalmente avviarsi verso una prima composizione. In attesa della definitiva approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale – prevista per il prossimo anno – il presidente dell’authority labronica Giuliano Gallanti ha presentato al Comitato portuale il Piano Operativo Triennale 2013-2015, “un crono programma – spiega la stessa AP - attraverso il quale diventa possibile mettere nero su bianco tutti gli adempimenti, quelli già fatti e quelli da fare”. E tra essi particolare rilevanza assume la regolamentazione del traffico crocieristico: a partire dal 2013 verrà invertito l’ordine di precedenza agli accosti 46 e 47 del TAF (Terminal Alto Fondale), in concessione alla Cilp (una delle società operative del gruppo CPL) per il traffico di forestali, dove ad oggi la movimentazione delle merci ha precedenza su quella dei passeggeri, nonostante un rapporto ‘di forza’ nettamente favorevole alle cruiseship (nel primo semestre del 2012 sono arrivate su queste banchine 8 unità cargo e 65 navi da crociera). Dal prossimo anno verrà modificato l’articolo 9 dell’atto di concessione degli accosti in questione, ribaltando l’ordine di priorità a favore delle crociere, “la cui programmazione già delineata – precisa comunque l’authority - consente di minimizzare le ricadute anche sui tempi del traffico mercantile che possono, di conseguenza, essere agevolmente concordati tra terminalista e cliente”. Su questo intervento, ed è un particolare non da poco, “è già stata acquisita la disponibilità del concessionario”, ovvero il gruppo CPL. Inoltre le navi da crociera, quando necessario, potranno attraccare anche sul lato sud del Molo Italia, in concessione alla Scotto Spa. Qualora tali iniziative rendessero insufficiente gli spazi residui per le attività di Cilp, la società potrà operare temporaneamente (con propri uomini e mezzi, eventualmente integrati da Agelp) sulla porzione di radice del lato sud del Molo Italia. Ma, “poiché tale porzione è oggetto di domanda di concessione da parte della Scotto Spa, nel caso di assentimento sarà eccezionalmente consentito in via di reciprocità e in circostanze occasionali, che la Scotto operi agli accosti 43, 44 e 45 della concessione Cilp (quelli che resteranno a esclusiva vocazione mercantile, ndr)”. Un articolato ‘puzzle’ per garantire lo spazio necessario al fiorente business crocieristico, che prevede anche un sistema di compensazioni economiche per l’utilizzo incrociato di banchine altrui: il soggetto concessionario degli accosti occasionalmente sfruttati da terzi (che sia Porto Livorno 2000 al TAF oppure Clip alla radice del lato sud del Molo Italia), avrà infatti diritto a un rimborso “pari a una frazione di canone di concessione parametrata allo spazio occupato e sul tempo di occupazione, aumentata di una percentuale che sarà definita nell’emanando nuovo Regolamento sui canoni concessori”. Inoltre, la concessione di TAF per l’utilizzo dell’ex magazzino Dole scadrà definitivamente il 31 dicembre 2012 e, da quel momento, la struttura “potrà quindi essere messa a disposizione della Porto di Livorno 2000, che l’ha richiesto, per trasformarlo (auspicabilmente in tempo già per la stagione crocieristica 2013), in terminal operativo crocieristico”. L’intervento dell’authority spiana la strada a un 2013 che si preannuncia molto positivo per le crociere livornesi: “Il prossimo anno gli scali previsti sono circa 500, per un totale di 1 milione di passeggeri” spiega infatti Fabrizio Mazzei, operational manager di Porto Livorno 2000, intercettato durante la fiera internazionale Seatrade Med di Marsiglia. “Sono numeri importanti, che sostanzialmente confermano il buon andamento già riscontrato durante l’anno che sta per concludersi”. Gli obiettivi per il futuro, spiega Mazzei, “sono quelli di poter ospitare un giorno le navi di classe Oasis di RCCL. Il nostro porto, a livello di infrastrutture, sarebbe già in grado di farlo, quindi auspichiamo che in futuro ciò possa avvenire”. Una parola, il manager toscano, la spende quindi sul progetto ‘Cambusa’, con cui CPL intenderebbe entrare nel business crocieristico tramite l’offerta di servizi di forniture di bordo, proprio alle navi che attraccano all’Alto fondale: “Noi non abbiamo nulla in contrario, anzi. Più servizi di questo tipo ci sono, meglio è per noi. Che poi la Compagnia sia autorizzata o meno a svolgere tali attività, è un problema che riguarda altri”.

Un fondo d'investimenti per i porti italiani

Che il governo tecnico sia disposto a concedere agli scali italiani al massimo 70 milioni di euro all'anno, 'restituiti' ai porti a fronte del gettito fiscale generato dai traffici, non vi è più dubbio. Tutti gli appelli per abbattere o alzare quella soglia sono rimasti inascoltati e si può quindi cercare solo fare di necessità virtù. Una proposta in questo senso arriva da Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, che da Marsiglia (dove si trovava per la fiera Seatrade Med) ha lanciato questa proposta: "Facciamo fruttare al massimo questi 70 milioni capitalizzandoli, creiamo un fondo per i porti italiani e agendo con il principio della leva finanziaria facciamoli diventare oltre 100 milioni da ridistribuire poi ai progetti più meritevoli". Rimane il delicato problema di decidere su quali porti e quali opere strategiche puntare: il caso dei 100 milioni di euro riservati al porto off-shore di Venezia ha creato una profonda spaccatura all'interno di Assoporti. "Questo non è il momento dei contrasti" ha aggiunto Monti, che è anche vicepresidente di Assoporti. "Se vogliamo essere credibili e ascoltati a livello romano, dobbiamo prima confrontarci tra noi per ritrovare unità d'intenti e arrivare poi a proporre al Ministero dei Trasporti un progetto nazionale per il potenziamento infrastrutturale dei porti individuando alcuni progetti considerati strategici e prioritari". Questa proposta di un fondo per i porti verrà presentata da Monti in occasione della prossima riunione di Assoporti che si terrà a Gioia Tauro a metà dicembre, ma il presidente Luigi Merlo ha già espresso una prima opinione. "L'idea in sé è valida – ha detto Merlo a MF Shipping & Logistica – sia in quanto leva sia per indurre il governo a fare una pianificazione strategica, ma occorrerebbe un fondo più cospicuo e comunque un riparto che tenga conto di quanto generato da ciascun porto". Il numero uno di Assoporti ha poi ricordato che "al momento una parte di quei 70 milioni di euro sarebbe destinata ai porti di transhipment e poi, mancando le risorse per le manutenzioni ordinarie in alcuni scali, il fondo sarebbe ulteriormente ridotto".

Finisce nei rifiuti la scommessa di CCT?

Sbigottimento, incredulità e, sicuramente, tanta rabbia al CCT Catania Cruise Terminal (RCCL 33,34%, VTP 28,33%, Aloschi & Bassani 28,33%, Marinvest 10%) per la improvvisa decisione di MSC Crociere di abbandonare il porto etneo, soffiando – a vantaggio dei porti limitrofi – un cliente che non è solo prestigioso. Un caso – forse neanche del tutto rarissimo – in cui la tecnologia si ‘rivolta’ contro i suoi teorici beneficiari. Infatti tutto nasce dal sofisticato impianto di smaltimento dei rifiuti di cui l’Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto hanno da tempo deciso di dotare lo scalo, così da pensare di fare di Catania un porto all’avanguardia. Il problema è che il costo per questo ingente investimento viene oggi scaricato sugli utenti, ovvero le compagnie di crociera, le quali ovviamente non hanno nessuna intenzione di pagare una tabella salata che ammonta a parecchie migliaia di euro in più rispetto ai porti concorrenti non disposti di tali organizzazioni. Presto fatta la decisione di saltare per il 2013 lo scalo etneo da parte di MSC, la quale nel 2012 aveva portato per 30 volte una propria nave, con una prenotazione per lo stesso numero di scali già in programma per l’anno venturo. La disdetta, subitanea, al contratto ha preso chiaramente in contropiede i vertici di CCT, che ora stanno faticosamente cercando di ricucire col cliente fuggiasco; a tale scopo una riunione è stata indetta in questi giorni a Piano di Sorrento presso la sede della compagnia di crociera, come conferma il Direttore Generale, Antonio Dimonte. “Ufficialmente MSC ha dovuto rimpiazzare una nave che scalava Palermo nell’ambito del tour ‘7 Perle del Mediterraneo’, e dunque si è reso necessario riposizionare lì, e su Messina, la MSC Orchestra. Ma è chiaro che la questione dei rifiuti è stata essenziale in questa loro decisione che speriamo si possa rivedere, anche se ad oggi apparentemente non c’è molto margine. Sicuramente il fatto di essere all’avanguardia nella gestione di una problematica che non è sicuramente quella prioritaria per un terminal passeggeri ma poi di vedere le navi evitare il nostro scalo, è un paradosso kafkiano che ci mette in grave difficoltà” afferma il dirigente catanese. “La decisione, presa in tempi non sospetti da parte degli organi di amministrazione portuale, quando ancora la nostra società non era coinvolta, sembra essere un perfetto sofisma. Il potenziale vantaggio di andare dunque oltre quanto previsto, ad esempio a Venezia, realizzando un impianto stato dell’arte, si trasformato in un pericoloso boomerang, che ci potrebbe mettere fuori mercato”. Non tutte le speranze, peraltro, sembrano essere perdute. “Ci siamo prontamente attivati presso l’attuale vertice dell’Autorità Portuale, di cui ringraziamo la fattiva collaborazione, e all’ECC European Cruise Council, segnalando la clamorosa sperequazione esistente, e confidiamo che, portando il problema ad un livello di interesse generale su scala internazionale, si possa rimediare”.

Onorato lancia in resta contro i soci di CIN

Durante il convegno organizzato la scorsa settimana a Torre del Greco (Napoli) dal neonato movimento “Marittimi per il futuro” la guest star inattesa è stata Vincenzo Onorato, patron di Moby, che, arringando per una decina di minuti una plaudente folla di marittimi (sono disponibili [alcuni video](#) su Youtube), si è scagliato a muso duro contro i suoi soci in CIN, ufficializzando di fatto la querelle scoppiata alcune settimane fa all’interno della compagine che ha acquisito Tirrenia ([S2S n.39/2012](#)). “Mi hanno buttato fuori (il riferimento è alle sue dimissioni dal CdA, *nda*), malgrado detenga il 40% del capitale, perché il mio progetto non porta soldi subito, ma presuppone la volontà di investire”. Secondo Onorato, invece, lo scopo dei suoi soci (il fondo Clessidra, socio anche in Moby, detiene il 35% del capitale, GIP - Gruppo Investimenti Portuali il 15% e Shipping Investment il 10%) è un altro: “La Tirrenia è costata 380 milioni di euro, ha asset per oltre 500 in aggiunta alle rotte, che valgono. Se fallisce, si fanno i soldi subito, con l’unico problema di doversi disfare dei dipendenti. Ma se crolla Tirrenia, crollano anche Moby, GNV e le altre compagnie italiane e nessun marittimo italiano potrà più navigare!”. A sostegno di queste tesi Onorato, accusando i manager di CIN di essersi attribuiti stipendi faraonici, ha anche parlato dell’attuale situazione amministrativa e finanziaria della compagnia: “Tirrenia oggi va malissimo. Il programma era fare un utile di 14 milioni e se ne sono invece persi due. Alla fine del prossimo anno, non ci saranno i soldi per pagare i debiti, Tirrenia sta andando contro uno scoglio!”. L’armatore di Moby ha anche stigmatizzato il fatto di “non aver ricevuto il piano industriale mandato ai sindacati ([S2S n.46/2012](#)), un documento in cui non si capisce nulla e pieno di bugie”, e ha rilanciato il suo progetto, causa, secondo le indiscrezioni di qualche settimana, fa del dissidio con gli altri soci in CIN per il prospettato rinvio del merger fra le due compagnie: “Per superare la crisi ci vuole un progetto e io ce l’ho: creare, fondendo Moby e Tirrenia, la più grande compagnia marittima del Mediterraneo, che imbarchi solo marittimi italiani! Con la fusione si potrebbero ottenere 20-25 milioni di euro di risparmi all’anno e salvaguardare pienamente l’occupazione”. Il contesto naturalmente ha portato Onorato a concentrarsi sul tema dell’occupazione, a volte blandendo l’uditorio: “C’è un solo armatore con 50 navi e senza un marittimo straniero: io! I problemi di personale di cui si sente parlare non esistono: Tirrenia necessita di 20 persone in più a nave, perché il miglioramento dei servizi di bordo cui aspira CIN si fa solo col personale, col personale italiano!”. Se soci e amministratori di CIN si sono trincerati dietro un generale silenzio – “Le affermazioni e lo show di Vincenzo Onorato a Torre del Greco non valgono la pena di essere commentati” si è limitato a osservare Luigi Negri, numero uno di GIP – l’uscita dell’armatore torrese è stata pesantemente attaccata da alcune sigle sindacali, che lo hanno accusato di muovere critiche pretestuose e di cercare sponda nei dipendenti di Tirrenia, per i quali la buona riuscita dell’operazione CIN ha invece rappresentato la salvaguardia del posto di lavoro. Durissime in particolare le reazioni dell’Unione Sindacale di Base e di Ultrasporti. Nella nota di entrambe, in particolare, ci si chiede retoricamente “quali siano in realtà le ragioni e le motivazioni che hanno originato questa incredibile e delirante performance”, alludendo esplicitamente al numero di “marittimi di Moby in CRL (continuità di rapporto di lavoro, l’inquadramento più conveniente, *nda*)”, nonché allo “stato di indebitamento di Moby e alla sua sostenibilità”.