

# RASSEGNA STAMPA 5 SETTEMBRE 2012

Fonte:



## ARMATORI

## Tregua tra Rbd e Cosulich liberata la nave sequestrata

SAMUELE CAFASSO

Tregua tra la famiglia Cosulich e gli armatori napoletani della Rizzo-Bottiglieri-De Carlini. Dopo aver ottenuto il sequestro della Cavaliere Grazia Bottiglieri, la famiglia genovese ha deciso e ha dato il via libera al rilascio della nave nonostante non si sia ancora trovato un accordo sul rientro dal debito non pagato, 4,7 milioni di euro per tre fatture di fornitura gasolio.

La nave, conferma al *Secolo XIX* Timothy Cosulich, «è stata liberata con il nostro parere positivo, ma ancora non c'è intesa sul piano di rientro». Per l'armatore di Torre del Greco questa è quindi una notizia solo in parte positiva: da una parte rientra in possesso della sua nave e il creditore ha fiducia sul fatto che una soluzione si possa trovare, dall'altra parte perdurano le difficoltà sul fronte della liquidità. «A quanto ne so - spiega Cosulich - non è stato trovato un accordo con le banche creditrici».

L'armatore ieri non ha voluto commentare, ma secondo fonti vicini al siste-

ma bancario, sarebbero ancora in corso le trattative per la ristrutturazione del debito, pari a 680 milioni di euro. Per questo motivo è ancora bloccata la seconda nave ferma a Singapore, la Adele Marina Rizzo. In questo caso il creditore non ha voluto chiudere un occhio. La famiglia Cosulich, d'altronde, è in affari con l'armatore di Torre del Greco da quindici anni, «e speriamo di continuarlo a fare anche nei prossimi» aveva spiegato a fine agosto Timothy Cosulich. Essenzialmente la scelta di liberare la nave è dovuta proprio a questo, raffreddare lo scontro in vista della ripresa di normali rapporti di lavoro. Finora, dopo lo scontro e il sequestro, le due società non hanno più siglato nuovi contratti.

Intanto i dati presentati nei giorni scorsi da altri armatori confermano il momento di estrema difficoltà dello shipping. Mentre in Germania si moltiplicano i campanelli dall'allarme e diversi investitori fuggono a gambe levate dal settore, i continui scivoloni dei noli marittimi rendono la vita difficile a più di un armatore. d'Amico International Shipping ha presentato in occasione dell'ultima trimestrale una svalutazione del valore della propria flotta per un ammontare complessivo di 85 milioni di dollari, annunciando allo

stesso tempo che verrà fatto un aumento di capitale. «Nel primo semestre dell'anno - informa la società in una nota - il valore di mercato stimato delle navi cisterna è diminuito di circa il 15% rispetto al 2011». Accusa la congiuntura anche l'altro grande armatore italiano quotato in Borsa, la genovese Premuda. Nel semestre la società ha registrato perdite per 6,6 milioni di euro preannunciando un anno in negativo.

## **Nel porto di Venezia lezioni di guida verde**

Venezia - Si chiama "Eco-Drive", è sviluppato da Cfli (Consorzio formazione logistica intermodale dell'Autorità portuale di Venezia), è interamente finanziato dalla Regione Veneto assieme al Fondo sociale europeo e consente alle imprese di autotrasporto di poter risparmiare tra il 5% e il 10% sul carburante.

Si tratta di un progetto di formazione rivolto agli autisti del settore dell'autotrasporto che si avvale dell'uso di uno dei pochi simulatori presenti in Europa che aiutano gli operatori a imparare il modo corretto di guidare risparmiando.

Parte quindi dal Veneto e da Venezia un processo d'innovazione, che tramite un intervento formativo sullo stile di guida degli autisti, consente una riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti su gomma e l'abbattimento per le aziende dei costi relativi ai carburanti.

La prima parte del progetto ha dato esiti positivi e ha visto la formazione, nel mese di agosto, di 104 autisti dall'azienda De Girolami di Motta di Livenza, in provincia di Treviso. L'attività formativa prevede tre distinte fasi di intervento: pre-rilevazione dello stile di guida e dei relativi consumi tramite centraline elettroniche installate sui mezzi; corsi di formazione teorico e pratico della durata di 16 ore con l'ausilio del simulatore di guida; verifica sul campo, sempre tramite centraline, degli effettivi risparmi che gli autisti sono in grado di ottenere grazie alla formazione.

Tutte le fasi del progetto (dall'acquisto delle centraline fino alla verifica dei risultati) sono curate da Cfli. È prevista l'attivazione di altri corsi di formazione, le iscrizioni per tutte le aziende che vorranno beneficiare di questa opportunità scadono ad ottobre 2012.

## **Compagnie du Ponant finalizzata la cessione**

Marsiglia - Il gruppo francese Cma Cgm, attraverso la sua società controllata Merit, ha annunciato oggi il completamento della vendita di Compagnie du Ponant alla Bridgepoint, nel contesto della razionalizzazione dei propri business.

Nata nel 1988 e acquisita da Cma Cgm nel 2004, la Compagnie du Ponant è l'unico operatore crocieristico francese. La società opera nel segmento premium, con tre unità e 580 dipendenti (di cui 500 sono marittimi). Nel 2011 la compagnia ha trasportato 20 mila passeggeri, con un fatturato di 80 milioni di euro.

Una nuova unità in costruzione presso la Fincantieri di Ancona entrerà nella flotta della compagnia a giugno del prossimo anno. Il passaggio alla società Bridgepoint dovrebbe garantire alla Compagnie du Ponant di realizzare il proprio piano di espansione. Tra le altre cose, si parla di un'opzione per una nuova nave, sempre presso Fincantieri, con consegna nel 2014.

## **Dragaggi, si va avanti ma con nuove tecniche**

Genova - Il porto di Genova cambierà nei prossimi giorni la tecnica esplosiva con la quale si procede ai dragaggi attualmente in corso: le attuali micro-cariche saranno sostituite da microcariche esplosive "a volata", che consentiranno di far procedere più velocemente i lavori arrecando nel contempo meno disagi ai cittadini.

Lo ha reso noto il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, precisando che è sua intenzione convocare una riunione con i rappresentanti del Comune e delle associazioni dei cittadini per illustrare la nuova tecnica, autorizzata dalla commissione tecnica provinciale per le materie esplodenti, sotto la guida della Prefettura.

I cittadini da settimane protestano contro le esplosioni in porto, che a loro dire danneggiano le case. Secondo molti abitanti della zona del porto, le micro-esplosioni hanno provocato crepe e altri danni, e per questo i cittadini, riunitisi in assemblea, hanno deciso di scendere in piazza il prossimo 10 settembre per chiedere lo stop delle esplosioni in porto.

«È necessario fermare questo modo di procedere - ha detto il presidente di Assoutenti, Furio Truzzi - arreca danno agli abitanti e alle loro case. Il dialogo con Autorità portuale prosegue ma i comitati chiedono risposte concrete, è necessario fare cose concrete. Come per esempio dare avvio alle nuove procedure di dragaggio».

Oggi Merlo ha risposto alla protesta annunciando appunto l'autorizzazione della nuova tecnica esplosiva. «In questi mesi ho sempre dato disponibilità al confronto e alla trasparenza - ha dichiarato -. Abbiamo risposto singolarmente e siamo sempre disponibili a farlo ad ogni questione che ci viene posta da ciascun cittadino attraverso un lavoro di massima capillarità».

«Ricordo inoltre - ha proseguito - che su mia decisione nelle settimane scorse avevo fatto ridurre la potenza delle esplosioni e bloccato le operazioni notturne seppure autorizzate, pur comportando tutto questo variazioni operative e allungamento dei tempi».

«L'intervento di dragaggio nell'area del bacino del porto storico è reso necessario dalla maggiore dimensione delle navi che stanno scalando già ora il porto di Genova - ha aggiunto -. Se il nostro porto, in controtendenza rispetto al panorama nazionale, quest'anno ha sensibilmente incrementato la propria attività nei primi sette mesi dell'anno, raggiungendo numeri record nonostante la pesantissima crisi, lo deve anche al fatto che i lavori di dragaggio consentono di essere competitivi e all'altezza delle necessità del mercato».

Per Genova, il problema è che nell'area interessata ai lavori invece che materiale sabbioso e limoso è presente roccia che può essere asportata solamente con l'utilizzo di micro-cariche. «Ritardare questa attività o ancor peggio non completarla vorrebbe dire perdere immediatamente competitività - ha concluso Merlo -, mettere a serio rischio i nostri terminal, i bacini di carenaggio, i loro lavoratori e quelli della Compagnia unica e dell'indotto, a vantaggio di altri porti soprattutto stranieri. Come presidente dell'Autorità portuale, ho il dovere di garantire il funzionamento del porto mettendo in atto tutte le iniziative necessarie alla sua operatività e al suo sviluppo».

## **Semestre +9% per la Ictsi**

Manila - Le strutture gestite dall'operatore portuale filippino International Container Terminal Services (Ictsi) hanno movimentato nel periodo gennaio-giugno 2012 un volume di traffico pari a 2,7 milioni di teu, con un incremento del 9 per cento rispetto allo scorso anno, grazie all'aumento del traffico internazionale, all'incorporazione di nuove rotte e anche a un ritorno del business delle rinfuse containerizzate.

Nel dettaglio, i terminal si trovano a Manila, in Brasile, in Polonia, in Ecuador, in Madagascar e in Cina hanno movimentato il 74 per cento dell'intero volume di merce movimentato dal gruppo. Nell'ultimo anno, Ictsi ha incorporato nella sua rete i nuovi progetti di Portland, negli Stati Uniti e di Fiume, in Croazia.

Nel primo semestre dell'anno dunque Ictsi ha fatturato 345 milioni di dollari, con un incremento dell'8 per cento rispetto allo stesso periodo del 2012, a fronte di un margine operativo lordo di 149,1 milioni di dollari, in crescita del 4 per cento.

## Traffico container Genova è cannibale

Genova - Il porto di Genova naviga di bolina, controvento rispetto alla crisi e alla contrazione dei commerci europei. I container continuano a crescere (+14,2% nei primi sette mesi) e anche il mese di luglio si è chiuso in positivo (+16,1%). Non va però altrettanto bene per gli altri due scali che assieme a Genova compongono il consorzio Ligurian Ports, La Spezia ha chiuso il primo semestre con una contrazione del numero di teu del 7,6%, mentre Savona, che ha appena diffuso i dati 2012 comprensivi anche di luglio, ha visto diminuire i volumi containerizzati, in tonnellate, del 22,18%. Quest'ultimo dato è "conseguenza - spiega una nota dell'Autorità portuale savonese - ancora in atto dello spostamento di volumi di Hamburg Sud" (migrati a Genova). Alla Spezia invece il principale cliente è la Msc di Gianluigi Aponte, che tocca il più grande dei tre terminal dello scalo, Lscd di Contship Italia. Proprio Lscd concentra le perdite del porto (-10,45% con 485.745 teu nel primo semestre), mentre Terminal del Golfo (gruppo Tarros) e Speter sono cresciuti rispettivamente del 7,5% e del 7%, ma incidono molto meno sul traffico complessivo. A Genova sono stati movimentati 185 mila teu a luglio, contro i 159 mila del luglio di un anno fa, con il progressivo a 1,228 milioni di teu (contro 1,076 milioni): a questo ritmo verrà superato a fine anno il muro dei 2 milioni di teu.

La quota complessiva della Lanterna nel traffico container ligure è quindi in aumento, in attesa che entri in funzione il terminal di Vado e che Contship vari gli investimenti promessi nel terminal spezzino. In senso inverso si stanno muovendo invece le rinfuse solide. Il terminal genovese è in crisi e l'Autorità portuale deve valutare a metà settembre se revocare la concessione. A Savona invece le rinfuse solide vanno a gonfie vele.

Nei primi sette mesi del 2012 hanno segnato un +11%, spinte soprattutto dai combustibili minerali solidi (+15%) e dai prodotti forestali (+7%). Osservando questi dati, insomma, sembrerebbe che si stia realizzando quel modello di specializzazione dei traffici più volte evocato in passato, con Genova leader nei container e Savona nelle rinfuse. Ma è chiaro che il progetto Maersk a Vado da un lato e la possibile entrata di Ascheri nel terminal rinfuse di Genova dall'altro potrebbero cambiare ancora questo scenario.

In calo in entrambi i porti invece le merci convenzionali, sempre nei primi sette mesi dell'anno: -25% a Savona, soprattutto per la crisi che sta attraversando il terminal Reefer, e -6,1% a Genova, rispetto allo stesso periodo del 2011. Savona segna una flessione del 29% nel settore ro-ro, a causa della chiusura della linea di Strade Blu, ma conta di recuperare nel secondo semestre con l'avvio della nuova linea Savona-Tarragona al terminal Forship.

La disfida delle crociere fra i due scali è stata segnata quest'anno dal naufragio della "Concordia". Gli effetti negativi che si erano subito fatti sentire per entrambi con la perdita di passeggeri (-60% a febbraio a Savona, -28% a Genova a marzo) si stanno attenuando. A Savona il calo si è ridotto al 22% e l'Authority conta di chiudere il 2012 poco sotto al milione di croceristi, come nel 2011. A Genova il calo a luglio (mese ben più importante di marzo) è stato dell'8%.

Alberto Ghiara

## **Ecco, finalmente lo sportello unico ...ma in Turchia!**

Paolo Federici

MILANO - Lo sportello unico... finalmente è reale! Il sogno proibito di chi ha a che fare con i vari enti di controllo (Dogana, sanità, Autorità portuali ed aeroportuali, veterinari... etc) è quello di poter contare sullo sportello unico: un unico interlocutore al quale sottoporre tutti i documenti necessari per le operazioni di import / export, senza dover vagare tra innumerevoli uffici dislocati in luoghi lontani tra di loro, con orari differenziati e spesso incompatibili!

Finalmente tale sogno è realtà. Un piccolo particolare: la realizzazione dello sportello unico è un successo delle Autorità doganali turche! Come annunciato ufficialmente dalla rivista "The turkish perspective".

Noi, in Italia, dobbiamo ancora aspettare (*quousque tandem: fino a quando?*).

Intanto sono passati quasi 8.000 giorni da quanto è stata promulgata la legge (era il 12 Luglio 1991) che autorizza il pagamento dei diritti doganali all'importazione con bonifico bancario, ma a tutt'oggi, Agenzia delle Entrate ed Agenzia delle Dogane continuano a giocare a ping pong ed il conto in banca non è ancora stato aperto.

Poi dicono che bisogna essere ottimisti!

Ma cosa possiamo aspettarci da uno Stato che non è nemmeno capace (in più di venti anni) di aprire un conto in banca?

Eppure, quest'ultimo Governo con le banche dovrebbe averci dimestichezza.



## **A Monfalcone in forte aumento il traffico +40%**

MONFALCONE - Nel mese di Luglio, è stato di 353.129 tonnellate il volume degli sbarchi e imbarchi al porto di Monfalcone. Lo rende noto l'Azienda speciale dello scalo, precisando che il dato è in aumento del 40,75% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nel primo semestre 2012 i traffici del porto isontino hanno totalizzato 1,8 milioni di tonnellate circa, + 2% rispetto allo stesso periodo del 2011.

In calo (- 4,73%) la merce varia, mentre aumenta del 79,42% il traffico dei combustibili. I contenitori movimentati sono stati 243, di cui 41 in import e 202 quelli imbarcati.

## **Regione Toscana abolisce accisa 5 cent. su benzina**

FIRENZE - Scatta dal primo Ottobre l'abolizione dell'accisa di 5 centesimi introdotta all'inizio dell'anno con legge regionale per far fronte agli impegni di spesa per l'emergenza in Lunigiana e all'Isola d'Elba. E' la decisione che la Giunta regionale (con una proposta di modifica della legge vigente) ha assunto nella seduta di lunedì e trasmesso al Consiglio per l'approvazione.

«L'accisa è una specie di patrimoniale alla rovescia che colpisce i più deboli. Siamo stati costretti a introdurla - ha detto il presidente Enrico Rossi - perché al momento dell'emergenza la legge nazionale imponeva alle Regioni di fronteggiare gli eventi calamitosi tramite interventi fiscali per poter accedere ai finanziamenti nazionali. La Corte costituzionale ha in seguito dichiarato illegittima questa norma. Ho fatto presente la situazione in tutte le sedi, con lettere al Capo del Governo, ai parlamentari, messaggi ai ministri. Ho portato il problema all'attenzione della Conferenza Stato Regioni. In ogni occasione ho ripetuto che era profondamente ingiusto imporre alle Regioni colpite da calamità di far fronte da sole alle spese. In seguito alla sentenza della Corte, quando si è verificato il terremoto dell'Emilia Romagna, il Governo ha caricato su tutte le Regioni l'onere di una ulteriore accisa di 2 centesimi. Con il risultato di punire con un doppio sacrificio i toscani. Nemmeno il mio ultimo appello al presidente Monti ha sortito effetti, e così ho deciso di intervenire e porre fine a questa ingiustizia».

«Credo sia la prima volta - ha proseguito Rossi - che una accisa dopo essere stata imposta sia cancellata, addirittura anticipando la scadenza. Ma continuo a ritenere inaccettabile che il Governo non abbia mosso un dito di fronte allo scandaloso aumento del prezzo del carburante. Intanto ci muoviamo noi per cambiare le cose e chiediamo ai petrolieri di fare la loro parte. Li ho incontrati e mi hanno dato disponibilità a discutere. Noi chiediamo che facciano anche loro un passo avanti e che aggiungano al taglio dei nostri 5 centesimi qualche altro centesimo: hanno fatto grandi promozioni durante l'estate, ma non si canta solo una stagione, potrebbero fare qualcosa anche per l'inverno che ci aspetta».

## **«Msc Bari» nave da 14mila teu ha inaugurato il porto di Khalifa**

ABU DHABI - (M. B.) Abu Dhabi Ports Company (Adpc) ha celebrato il primo Settembre, con l'arrivo della portacontainer "Msc Bari", l'inizio dell'attività del nuovo porto di Khalifa, lo scalo tecnologicamente più avanzato di tutto il Medio Oriente e Nord Africa, situato a metà strada tra Abu Dhabi e Jebel Ali.

La "Msc Bari" è una delle più moderne e grandi full container del mondo: lunga 366 metri e larga 51, ha una stazza lorda di oltre 153.000 tonnellate ed è in grado di trasportare 14mila teu.

Il porto di Khalifa si presenta come nuova porta d'accesso del Medio Oriente. E' stato progettato da "Adpc" con una meticolosa pianificazione per rilevare tutte le operazioni di movimentazione dei contenitori finora eseguite nel porto di Mina Zayed. Dotato di sei gru giganti Sts (ship to shore) tra le più grandi del mondo e 30 gru automatizzate per impilare i containers, nella sua fase iniziale offre una capacità annua di 2,5 milioni di teu e 12 milioni di tonnellate di merci convenzionali, incluse 4 milioni di tonnellate generate dalla vicina Emirates Aluminium, aperta alla fine del 2010. Ma il progetto Khalifa Industrial Zone, prevede che il porto raggiunga una capacità annua di 15 milioni di teu e 35 milioni di tonnellate di general cargo entro il 2030.

Nel 2012, il porto di Mina Zayed ha festeggiato 40 anni di importanti successi e prevede di raggiungere la massima capacità di contenitori entro la fine dell'anno, grazie al forte sviluppo di Abu Dhabi. Ciò è stato ben pianificato dalla "Adpc" con largo anticipo e, con un tempismo perfetto, tutto il traffico container di Mina Zayed sarà trasferito al porto di Khalifa entro la fine del primo trimestre del 2013.

Mina Zayed proseguirà la sua attività dedicandosi al general cargo e concentrandosi sullo sviluppo del settore crocieristico, grazie alla sua posizione ideale nel centro della città e con facile accesso al gruppo di nuovi musei internazionali che verranno costruiti sulla Saadiyat Island.

Il terminal contenitori di Khalifa sarà gestito da una società leader del settore, la Abu Dhabi Terminals (Adt). Soddisfatto per la gestione del terminal, Martijn Van de Linde, chief executive officer di "Adt" ha detto: «Con Khalifa Port, "Adpc" ha creato un motore estremamente potente che sarà al centro della crescita economica di Abu Dhabi per molti anni. Il porto è un trionfo sotto il profilo tecnico, in grado di offrire i più avanzati, efficienti, e competitivi servizi a livello mondiale ai nostri clienti».

Al centro di Khalifa Port si trova il Terminal Operational Building, che con l'ausilio di un avanzato sistema informatico, controlla la maggior parte del terminal. Si tratta di investimento a lungo termine per dotare il porto di sofisticati sistemi digitali che permetteranno ad Abu Dhabi di offrire a compagnie di navigazione e di autotrasporto, una logistica snella con tempi più brevi per il trasporto di container a costi altamente competitivi.

## **Deciso calo del volume d'affari del gruppo crocieristico e alberghiero cipriota Louis**

*Nella prima metà di quest'anno è stato registrata una perdita netta di 26,6 milioni di euro*

Nel primo semestre del 2012 il gruppo crocieristico e alberghiero cipriota Louis ha registrato una forte contrazione dei ricavi che si sono attestati a 75,4 milioni di euro, in calo del 28,1% rispetto a 104,9 milioni di euro nella prima metà dello scorso anno. Tale flessione è stata causata principalmente dalla riduzione del 39% del volume d'affari della filiale crocieristica Louis Cruises che per la quasi totalità del periodo ha utilizzato una sola nave rispetto a tre navi impiegate nel primo semestre del 2011 e che ha subito l'impatto negativo della crisi economica greca che ha determinato una contrazione della domanda di crociere in partenza dal Pireo. I ricavi della filiale alberghiera Louis Hotels sono rimasti invece al medesimo livello della prima metà dello scorso anno.

In decisa diminuzione anche i costi operativi, che sono ammontati a 71,2 milioni di euro (-24,4%). Il risultato operativo e il risultato netto sono stati negativi rispettivamente per 13,3 milioni e 26,6 milioni di euro contro risultati negativi per 9,1 milioni e 28,9 milioni di euro nei primi sei mesi del 2011.

Allo stato attuale il gruppo Louis prevede di chiudere l'intero esercizio 2012 con un sensibile miglioramento del risultato netto rispetto all'esercizio precedente, su cui gravavano significativi oneri non ricorrenti, che tuttavia non sarà di segno positivo.

## **Adriatic Gate Container Terminal sigla un nuovo contratto collettivo di lavoro con i sindacati**

*È specificamente rivolto al settore del traffico portuale dei container*

Il gruppo terminalista filippino International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) ha reso noto che l'amministratore delegato della propria filiale Adriatic Gate Container Terminal (AGCT), Antonio Passaro, ha siglato con i rappresentanti dei lavoratori del porto di Rijeka, Rusimir Cimirotic e Roberto Zubcic, un nuovo contratto collettivo di lavoro che è il primo accordo di tale tipo specificamente rivolto al settore del traffico portuale dei container.

AGCT opera il Brajdica Container Terminal del porto croato dall'aprile 2011 (~~informare~~ del [7 marzo](#) 2011). L'obiettivo primario del nuovo contratto - ha sottolineato ICTSI - è di definire un percorso chiaro per garantire il maggior livello di formazione, sviluppo sociale, sicurezza e produttività per i dipendenti della società terminalista croata; inoltre ha lo scopo di migliorare la produttività, ridurre le inefficienze e porre le basi per un ulteriore sviluppo a medio e lungo termine in linea con gli orientamenti dell'Unione Europea e dell'International Labour Organization (ILO).

# Produttività via obbligata

E la ragione è semplice. Sul rigore il governo decide e, in larga parte, attua. Sulla crescita il governo può solo proporre. Ma è tempo di superare il tentativo di avanzare su una gamba sola.

Il confronto fra governo e parti sociali sarà decisivo per far ripartire la crescita. Ma potrà avere successo solo se si abbandonerà sin dall'inizio il vizio che per anni ha reso inutile se non dannoso questo tipo di confronti: l'idea che il governo vi si debba presentare con una borsa da aprire in modo più o meno generoso, accontentando un po' tutti i partecipanti. Un'idea sostenibile solo fino a che i mercati finanziari hanno creduto, a torto o a ragione, che ci fosse ancora spazio per scaricare sulle generazioni future le

inadempienze presenti. E praticabile solo in presenza di governi elettoralmente ricattabili.

Le due condizioni oggi non esistono. I mercati non sono disposti a finanziare ulteriori rinvii al futuro dei costi presenti, senza chiari passi verso il ritorno alla crescita. E il governo in carica è il risultato di un atto di responsabilità parlamentare, che ha voluto sottrarre l'emergenza economica al ricatto elettorale. Quindi non ci sono borse da aprire: bisogna discutere di come usare le risorse che si producono, ed eventualmente il credito aggiuntivo che un'azione decisa può attirare. Da qui la priorità assoluta: aumentare il prodotto, ossia le ore lavorate. Le risorse vanno date a chi produce, con particolare

attenzione al mondo dei giovani, il più penalizzato oggi e il più gravato prospetticamente dal cumulo di debito che è destinato a sopportare. Sappiamo tutti che per lavorare di più occorre che il mercato compri di più, ma non servirebbe finanziare a debito beni e servizi importati: per cui è essenziale che la gestione dei flussi tolga oneri a chi produce in Italia e aumenti disponibilità a chi quella produzione effettua. Così la crescita si sorreggerà sia sui consumi interni che sulle esportazioni. L'esiguità delle risorse invita a non deflettere dal principio di lasciare il più possibile del prodotto a chi lavora, detassando di preferenza chi esporta e chi accresce la produttività. Nondimeno serve un occhio attento al futuro e al-

la competizione fra territori: premiare l'innovazione genera ritorni anche in pochi anni e sarebbe un peccato veder emigrare aziende innovative solo perché altri Paesi le premiano più efficacemente.

Servono atti concreti, vanno attivati strumenti realmente esecutivi. L'autunno si presenta durissimo, non potrà essere attenuato da formulazioni legislative complesse che richiedano mesi per vedere comparire decreti attuativi in grado di collegarle alle norme esistenti, e che potrebbero impantanarsi per sempre nella palude burocratica. Attenzione quindi alla scelta degli strumenti, oltre che dei principi. E impulso alle iniziative in cui la mano pubblica può attivare risorse di mercato, come nel campo delle infrastrutture e dei nuovi strumenti finanziari per le imprese non grandi.

**Gian Maria Gros-Pietro**