

# RASSEGNA STAMPA 7 MAGGIO 2012

Fonte:



## **MERLO: «UNIRE FIERA PORTO ANTICO»**

**Genova - Della Fiera, l'Autorità portuale è un piccolo socio, perdipiù in uscita.** La sua quota del 2% infatti sarà ceduta a breve e in questo momento gli uffici di **Palazzo San Giorgio** stanno lavorando per la scrittura e la pubblicazione del bando. Ma in realtà, il ruolo del porto in questo contesto rimane comunque strategico, perché la cessione delle quote è l'atto propedeutico a una gara d'appalto cruciale per il futuro dell'area fieristica, e cioè quella per la gestione della **Nuova Darsena**. Inoltre, il porto circonda la Fiera, ne è padrone delle aree e per questo anche **il presidente Luigi Merlo** scende in campo per ricordare i temi per rilanciare la struttura, proponendo una strategia e un'alleanza per consolidare **il ruolo della Fiera e quello del Salone Nautico**.

### **Allora, qual è la sua idea di rilancio?**

«Bisogna premettere che l'attuale dirigenza della Fiera ha ereditato una situazione molto complessa. Credo che sia necessario riprendere alcuni progetti avanzati in passato, come quello dell'unificazione tra le società Fiera e Porto Antico. Non è più possibile pensare che due strutture che possono avere notevoli possibilità di sinergia tra di loro, vengano gestite autonomamente l'una dall'altra».

### **Perché, adesso cosa succede?**

«A mio parere, ci sono strutture che se messe a sistema potrebbero funzionare meglio. Alla Fiera abbiamo il Padiglione Nouvel, al Porto Antico i Magazzini del Cotone. Sono strutture che dovrebbero lavorare in continuazione e possibilmente non in competizione l'una con l'altra, specie oggi, in un contesto di crisi della congressistica».

### **Al di là di questo, la secessione dei velisti dimostra che Genova sta perdendo colpi sul Salone...**

«Il Salone va tenuto unito. Ma anche in questo caso, un'unica società permetterebbe in una simile occasione, una gestione più razionale degli specchi acquei. Poi non dimentichiamoci che nel settore della nautica abbiamo delle potenzialità che vanno sfruttate».

### **E quali sarebbero queste potenzialità?**

«Innanzitutto la gara per la Nuova Darsena, che darà finalmente un orientamento preciso alla gestione di quella struttura. Poi gli aspetti legati alla cantieristica: abbiamo grandi aziende che operano nel settore come Amico, i progetti per il potenziamento dei bacini Uno e Due presso lo stesso Ente Bacini, dedicandoli in particolare alla nautica. Strutture che sorgono tra Fiera e Porto Antico: un'unica società permetterebbe a Genova di ripensare più rapidamente le strategie e garantire alla città il suo ruolo di primo piano nel campo della nautica».

### **Il vostro ente cederà le quote. Così probabilmente dovrà fare la Provincia, nel caso in cui venisse cancellata. Ritene utile l'ingresso del socio di mestiere?**

«In un contesto competitivo come quello attuale direi di sì. Certo penso che questo sia un aspetto che dovrà essere seguito dall'azionista di maggioranza della società, cioè il Comune di Genova».

### **Primo dossier per il nuovo sindaco?**

«Assolutamente sì. Ed è una partita che va chiusa al più presto».

Alberto Quarati

## **Nautico-bis, si tratta con i dissidenti**

Genova - Domani ci sarà l'incontro tra la Fiera di Genova e l'Ucina per capire quale risposta dare alle aziende del settore vela. Società che costituiscono il 20% degli espositori del Salone Nautico che - stanche di un'offerta di servizi considerata non all'altezza del prezzo pagato - si sono riunite la scorsa settimana per valutare l'ipotesi di una kermesse alternativa. Incontro privato («ma non segreto» precisa una fonte di settore) al quale hanno preso parte tutti i rappresentanti oppure gli osservatori - a seconda del grado di scontento - delle aziende del settore, come Del Pardo, Vismara, Elan, Nautor, X-Yachts, Comar e la veleria North Sails.

Inizialmente programmato per oggi, l'incontro con Ucina, fanno sapere da Fiera, era in realtà già organizzato da tempo, ma riguarda comunque le strategie commerciali da seguire per l'edizione 2013 del Salone nautico. L'ipotesi di organizzare una contro-kermesse non è piaciuta al presidente di Fiera, Sara Armella, che ieri ha parlato esplicitamente «di contraffazione e parassitismo». E certo, tra i temi sul tavolo c'è anche la possibilità di valutare un'azione legale, nel caso in cui venisse organizzato un anti-Salone nel periodo della Fiera.

D'altro canto, se Ucina (l'organizzazione confindustriale dei cantieri nautici) e Fiera fanno la voce grossa con possibili organizzatori di Saloni alternativi - e Marina Aeroporto è indicata da più fonti come papabile - dall'altra dovranno provare a blandire lo scontento delle imprese della vela, che hanno sospeso per un mese il pagamento dell'iscrizione al Salone di ottobre, proprio in attesa di capire come muoversi. Un "piccolo" confessa che già un buon risultato sarebbe quello di spuntare un prezzo meno esoso per esporre in Fiera. In tutto questo, nei corridoi del Comune si sussurra che le indiscrezioni su una possibile candidatura di Marina Aeroporto alla gestione di un Salone-satellite non sarebbero state prese granché bene dagli azionisti della Fiera (enti pubblici come Comune, Provincia, Regione, Camera di Commercio), e questo perché in ambienti politici il nome Marina Aeroporto è collegato a quello del suo artefice, Pino Rasero, azionista di maggioranza della Leonardo Technology, la società che gestisce lo sviluppo del Parco tecnologico degli Erzelli, alle spalle Sestri Ponente. Opera sulla quale gli enti pubblici si sono spesi parecchio: a chi siede nei palazzi del potere, l'organizzazione a Marina Aeroporto di un Salone "privato" contro quello della società pubblica Fiera farebbe piacere come il fumo negli occhi.

## **Benvenuti: "Noi protagonisti della ripresa del porto"**

Con una sostituzione obbligata (Enrico Ascheri è tornato alla segreteria della Filt-Cgil e al suo posto è stato indicato Luca Noceti del consiglio dei delegati) il consiglio di amministrazione uscente della Compagnia Unica si ricandida per i prossimi tre anni alla guida dei soci di San Benigno. Al voto andranno in mille, per tre giorni (16, 17 e 18 maggio). Elezione valida con il 75% dei votanti e nomina al primo turno con il 50% dei voti più uno. Chi non ci arriva subito, dovrà vedersela al ballottaggio con quelli che seguono. Il console Antonio Benvenuti si ripropone alla testa del consiglio uscente (i due vice Walter Marchelli e Silvano Ciuffardi, i consiglieri Luca Ledda, Massimo Nicora, Fulvio Roisetto più Noceti al posto di Ascheri), ma in corsa ci sono già più di dieci soci per la carica di consigliere. «Giusto così - spiega Benvenuti - Questa è la nostra caratteristica, il nostro modo di verificare effettivamente il gradimento per il lavoro svolto. In Compagnia sono tutti elettori e tutti eleggibili. In passato si sarebbe potuto blindare di più il voto, ma il console Paride Batini non ha mai voluto». Il nome di Batini, dell'uomo che per venticinque anni e per nove elezioni ha guidato i soci prima che una implacabile malattia se lo portasse via nel 2009, ritorna spesso nelle parole del suo successore. «Il nostro mandato, tre anni fa, è iniziato nella sua linea - spiega Benvenuti - lui ha tracciato il percorso e la strada da compiere non è ancora conclusa. Per questo continuiamo». Benvenuti ha già riassunto nella relazione al bilancio 2011, chiusa con un sofferto pareggio, le linee-guida dei prossimi tre anni di lavoro. «Resistere alla crisi con il valore del nostro lavoro e la continuità della Compagnia - spiega il console - Così intendiamo muoverci per affrontare tutte le questioni aperte, che sono tantissime, istanze, vertenze, questioni amministrative. Lo facciamo con un lavoro di squadra, come sta ormai avvenendo dal 2008. Abbiamo attraversato anni difficilissimi, che avrebbero potuto essere micidiali. Ma ci abbiamo messo la faccia e tutti insieme, con i soci, abbiamo ottenuto risultati importanti». La crisi si fa ancora sentire, e parecchio. Le ventimila giornate del periodo-pre crisi non solo più le diecimila del 2009, l'anno più critico, ma sono diventate 15mila. «Non è solo una questione di numeri, ma di qualità del lavoro offerto - continua il console - La Compagnia fornisce il 50 per cento della forza lavoro, a metà con i dipendenti dei terminali. Ma questa percentuale sale fino all'80, al 90 quando ci sono giornate festive, sabati, domeniche, turni di notte. A noi va bene così, ci siamo strutturati per rispondere non più alle quattro classiche chiamate, ma al doppio. Siamo flessibili senza cadere nella precarietà, anche perché abbiamo una specializzazione altissima, frutto di una formazione continua». La vittoria nella gara per la fornitura di lavoro secondo quanto previsto dall'articolo 17 ha messo a norma una situazione che, peraltro, già in precedenza era pienamente rispettosa delle legge, essendo la Culmv un soggetto che forniva lavoro secondo l'articolo 21 b. «Ma ci hanno chiesto di partecipare e lo abbiamo fatto - aggiunge Benvenuti - Attenzione, però, qualcuno vorrebbe vederci come dei lavoratori interinali. Non lo siamo assolutamente. Avviamo al lavoro uomini con mezzi specializzati, siamo polivalenti e in grado di rispondere a ogni tipo di chiamata, in qualsiasi momento della giornata. Da Grimaldi in cinque ore sbarchiamo duecento trailer. Certo, per i momenti di flessione usufruiamo della cassa integrazione, che è utile, ma che non può rappresentare un obiettivo. La giornata va sempre conquistata, come ripetiamo spesso ai giovani. Riteniamo di essere un volano per il porto, che è competitivo anche grazie alla forza del lavoro. Lo scorso anno abbiamo fatturato 42 milioni di euro, non so quante altre aziende in porto abbiamo questi numeri. Per questo riteniamo che sia venuto il momento di tornare al tavolo della trattativa, a discutere con i terminalisti e con l'autorità portuale».

## **Crociere, arriva Costa Fascinosa Foschi: "Mai più un'altra Concordia"**

Dovrebbe essere un giorno di festa, a Venezia. Così è sempre stato, quando si consegna una nave. Ci sono il ministro del Turismo Piero Gnudi, i vertici di Costa, Carnival e Fincantieri e i rappresentanti dei media. Ma la tragedia della Concordia spegne le celebrazioni e trasforma l'evento in una cerimonia che si apre nel ricordo delle vittime della folle notte del 13 gennaio e prosegue nell'apprezzamento per il lavoro delle diecimila persone, fra dirette e indotte, che si sono dedicate alla costruzione della nave. Foschi, però, con la voce rotta dalla commozione, non si limita a una promessa («non succederà più»), ma spiega anche che cosa accadrà in futuro. In accordo con la capogruppo americana Carnival, infatti, Costa decide di aumentare ulteriormente le misure di sicurezza, individuando sette punti specifici. Le misure riguardano un sistema di monitoraggio per seguire in tempo reale la rotta delle navi (High Tech Safety Monitoring System, Ht-Sms), l'addestramento dei passeggeri, quello degli ufficiali. In particolare Foschi sottolinea quest'ultimo punto: «Abbiamo pensato fosse necessaria una gestione più collegiale del ponte di comando. Nessuno vuole stravolgere l'autorità del comandante ma semmai allargare la responsabilità del comando ad una valutazione più collegiale delle decisioni da prendere». Per questo tutti gli ufficiali Costa dovranno d'ora in avanti seguire (in Olanda) un addestramento speciale per la gestione collegiale del ponte di comando «in modo tale - precisa - che il comandante non sarà più in grado di prendere decisioni come quelle che hanno portato all'incidente della Concordia». L'accesso al ponte di comando, poi, sarà regolamentato in modo più stringente, e nessuno su una nave Costa potrà più accedervi con il solo consenso del comandante, come avvenuto finora. «D'ora in poi l'autorizzazione dovrà essere data anche dall'armatore a terra» sottolinea Foschi. Sette lezioni da mettere immediatamente in pratica, a cominciare proprio da Fascinosa, che parte oggi per una crociera di vernissage con i migliori agenti di viaggio del mondo e sarà subito in esercizio per i passeggeri dall'11 maggio. «La consegna di Costa Fascinosa è un momento importante nel piano di ripresa della nostra azienda - aggiunge Foschi - E' una conferma della grande solidità dell'azienda, data la portata dell'investimento che è di oltre 500 milioni di euro e che arriva a soli due mesi dal restyling da 90 milioni di euro di Costa neoRomantica». «Dopo il recente incidente - prosegue Foschi - nonostante la significativa crisi economica che riduce in modo importante i consumi, siamo già tornati ai livelli di prenotazione di un anno fa, in anticipo rispetto alle nostre previsioni. La nostra quota di mercato nei principali Paesi dove operiamo è rimasta invariata: eravamo, siamo e rimarremo il numero uno in Europa. Questo grazie alla qualità del nostro prodotto, alla forza della nostra marca garantita da oltre 60 anni di esperienza, e all'apprezzamento che i nostri clienti continuano a dimostrarci. Continueremo a lavorare per offrire crociere sempre più belle e vacanze più serene, con navi stupende come Costa Fascinosa».

(massimo minella)

## Rifugio anti-pirati sulle meganavi di Vale

Genova -Altolà alla pirateria: da ora in poi le nuove rinfusiere Valemax - le navi più grandi al mondo - saranno dotate di una “cittadella” blindata in grado di proteggere l’equipaggio in caso di assalto da parte dei pirati. Lo ha annunciato Peter Kavanagh, responsabile della sicurezza del gruppo Vale, maggiore produttore mondiale di minerale di ferro, in un intervento a margine di una conferenza tenutasi ad Amburgo la scorsa settimana. Kavanagh ha informato che la compagnia ha deciso di rivedere i progetti delle mega rinfusiere Vloc (Very Large Ore Carrier) recentemente ordinate perché sia prevista una stanza blindata dove l’equipaggio possa mettersi in salvo nel corso di un attacco pirata. Come sempre, la cittadella conterrà scorte di cibo e medicinali sufficienti per almeno tre giorni e potrà contare su una linea di comunicazione satellitare indipendente - da cui sarà possibile lanciare le eventuali richieste di soccorso - e un sistema di comandi che permetterà all’equipaggio ivi barricato di mantenere il controllo della nave.

Secondo Kavanagh, il fiore all’occhiello della nuova stanza di sicurezza sarà rappresentato dalla blindatura, con soluzioni fortificate costruite su misura e che dovrebbero renderla inespugnabile da parte degli assalitori. «A quanto mi risulta, siamo l’unica compagnia che sta prendendo questo tipo di provvedimenti - ha detto il responsabile del gruppo di Rio de Janeiro -. Perché in realtà è molto più semplice limitarsi a chiamare “cittadella” qualsiasi cosa, anche ciò che poi alla prova dei fatti non si rivela tale» ha denunciato Kavanagh, che ha sottolineato come troppo spesso oggi il fuoco dei pirati riesca a perforare porte e finestre di molte “cittadelle” presenti sulle navi. Kavanagh ha inoltre precisato che la Vale sta già impiegando guardie armate a bordo di ogni nave impegnata nella tratta tra l’Oceano Indiano e l’Oman, un percorso su cui negli ultimi anni si sono moltiplicati i sequestri da parte delle bande di pirati.

Di fronte all’escalation del fenomeno della pirateria, l’introduzione della cittadella blindata a bordo delle navi commerciali consente di rispondere - oltre che a ovvie questioni sotto il profilo della sicurezza - anche a ragioni di convenienza puramente economica: secondo Kavanagh, infatti, optare per rotte alternative a quelle dove imperversano i pirati comporterebbe mediamente un ritardo di tre giorni per ogni viaggio, con una spesa supplementare di 70 mila dollari al giorno per il solo carburante. La stanza fortificata anti-sequestro dovrebbe quindi essere inclusa su 17 delle 19 mega rinfusiere di dimensioni comprese tra 380 mila e da 400 mila tonnellate di portata lorda ordinate negli ultimi tempi dal colosso minerario brasiliano, considerato che due di queste sono già state consegnate.

Una scelta nel solco del gigantismo navale che ha comportato una commessa miliardaria, ripartita tra i cantieri sudcoreani della Daewoo e soprattutto quelli cinesi della Jiangsu Rongsheng Heavy Industries (che fanno la parte del leone con un ordine di 12 navi per 1,6 miliardi di dollari). Paradossalmente, tuttavia, proprio una mossa del Dragone ha messo in crisi il buon esito dell’operazione: lo scorso febbraio infatti il ministero dei Trasporti cinese ha deciso di vietare l’approdo nei porti della Repubblica Popolare alle navi portarinfuse con capacità superiore a 350 mila tonnellate di portata lorda.

Secondo numerosi analisti, dietro le motivazioni ufficiali del governo cinese - secondo cui i porti del Paese non sarebbero adeguatamente attrezzati per accogliere navi di tali dimensioni - si celerebbe una vera e propria politica protezionistica atta a salvaguardare l’industria nazionale. In quest’ottica, la decisione di Pechino sarebbe stata confezionata ad arte per colpire proprio il colosso

di Rio: attualmente le uniche rinfusiere che eccedono i limiti adottati appartengono infatti al gruppo Vale, che ogni anno esporta in Cina il 45 per cento del minerale di ferro prodotto.

Da parte sua, la compagnia brasiliana, che per fronteggiare la situazione sta facendo ricorso a una piattaforma di stoccaggio galleggiante nelle Filippine, ufficialmente continua a professarsi fiduciosa sulla rimozione del divieto in tempi brevi e ha comunque annunciato che si impegnerà per mantenere gli ordini già in essere.

Matteo Oliveri

## La scure di mister Parmalat sugli scali italiani

I dettagli relativi alla spending review cui il Governo si accinge non sono ancora noti – l'articolo 3 della bozza del "provvedimento contenente norme per la razionalizzazione della spesa pubblica per acquisti di beni e servizi" attribuisce 15 giorni dalla nomina (quindi fino a metà maggio) al commissario straordinario per stilare il crono programma degli interventi e l'articolo 2 fissa in 1 anno la durata della carica dello stesso – ma il documento introduttivo di sintesi diramato dall'esecutivo dedica esplicitamente una sezione al settore dei trasporti. E fra i compiti affidati a Enrico Bondi, il manager del risanamento Parmalat, quello espresso in maniera più chiara è la "riduzione del numero e la riqualificazione delle autorità portuali". Una formulazione che non lascia spazio a interpretazioni, con buona pace di quella corrente del cluster marittimo-portuale, Assoportri in testa, che negli ultimi anni si era caparbiamente opposta alla soppressione delle autorità portuali considerate 'minori'. Invocata, in vero, nel nome di una razionalizzazione delle politiche di finanziamento alla portualità – leggi concentrazione della spesa pubblica in materia su pochi e ben individuati porti – che avrebbe dovuto preludere all'agognata autonomia finanziaria degli enti e che, però, l'attuale documentazione sulla spending review non sembra affatto considerare. Anche se, va detto, la previsione di accorpamenti fra Rimandando all'articolo qui accanto per le reazioni di Assoportri, nelle linee guida della spending review, inoltre, va registrata l'assenza di previsioni di tagli alle agevolazioni fiscali previste dal Registro marittimo internazionale, da mesi paventati dagli armatori italiani (*S2S n.38/2011 e 18/2012*), mentre la succitata sezione trasporti, dopo riferimenti piuttosto generali allo "snellimento della struttura centrale (del Ministero)", alla "ristrutturazione della struttura territoriale (del Ministero)", alla "riforma di motorizzazione civile e trasporto pubblico locale", parla in maniera decisamente enigmatica di "nuove forme di sostegno all'autotrasporto". Previsione curiosa all'interno di un provvedimento nato per comprimere la spesa pubblica, che potrebbe essere volta, attraverso l'adozione di più provvedimenti (rifiinanziamento dell'ecobonus, interventi sulle accise del gasolio, etc.) ad accettare parte delle rivendicazioni delle sigle dell'autotrasporto e ad evitare quindi gli effetti di un nuovo prolungato fermo della categoria (già annunciato per la fine di maggio da Trasportounito). Una concessione tutta politica da parte di un Governo tecnico e sedicente 'liberalizzatore', che, dopo aver del tutto ignorato le ripetute segnalazioni dell'Antitrust sull'inapplicabilità della normativa sui costi minimi, pare sgonfiare i muscoli solo davanti a quelli, ben oliati e pronti all'uso, dei camionisti.

## Livorno attende lo stop al balzello in banchina

È attesa a breve la decisione sulla sospensione delle imposte addizionali istituite dalla Regione Toscana sui canoni delle concessioni demaniali rilasciate dall'Autorità Portuale. "La Commissione Tributaria Provinciale di Firenze ha già fissato le udienze per discutere la sospensione degli atti di accertamento ed irrogazione delle sanzioni" precisano i responsabili dello Studio Legale Associato Vaudo Paggini & C. di Livorno, gli avvocati Damiano Vaudo, Marco Paggini e Alessandro Personi, che stanno seguendo in prima persona la delicata questione per conto di alcuni concessionari della costa livornese e portuali, aggiornando sulle ultime novità dopo le impugnative del c.d. 'Popolo delle barchette' "Il coro di proteste che si è sollevato nei confronti dell'applicazione delle imposte da parte della Regione è stato, infatti, unanime tra tutti gli operatori del porto ed il nostro Studio ha ricevuto richieste di assistenza da gran parte dei circoli che aderiscono al Consorzio Nautico di Livorno, da imprese terminaliste ed operatori della cantieristica e della nautica nell'ambito portuale. Le prossime udienze sono fissate solo per l'esame della sospensione dell'esecutività degli atti. L'esame del merito della vicenda dovrà essere, invece, affrontato successivamente, anche se riteniamo che la documentazione depositata sarà sufficiente ad esaurire l'attività istruttoria e che quindi si potrebbe giungere speditamente ad una decisione sulla materia. A questo proposito sarebbe stata auspicabile una trattazione congiunta dei numerosissimi ricorsi presentati, ma gli stessi sono stati suddivisi tra varie sezioni della Commissione Tributaria e ciò non agevola né la trattazione complessiva delle controversie da parte nostra, né una presa di posizione uniforme da parte della Commissione Tributaria, rimanendo aperta la possibilità di contrasto tra le decisioni delle varie sezioni". Il timore latente è quello di decisioni non univoche tra le varie sezioni interessate, con effetti incerti. "Le sezioni sicuramente valuteranno in maniera equanime i ricorsi, ma, nell'ipotesi di decisioni contrastanti, l'effetto dissuasivo nei confronti della Regione risulterebbe indebolito: non possiamo infatti non ricordare che i ricorsi in questione interessano solo le imposte e le sanzioni relative all'anno 2006 e non quelle per gli anni successivi" affermano i tre legali, rammentando le ragioni che giustificano le opposizioni all'imposta "I motivi sono molteplici. Tra questi: il mancato trasferimento alla Regione Toscana delle funzioni amministrative relative ai porti ed alle aree di preminente interesse nazionale, come il porto di Livorno; l'attribuzione di tali funzioni all'Autorità Portuale; la funzione di risorsa propria dell'Autorità Portuale che deve essere riconosciuta al canone concessorio; il sistema di determinazione dei canoni concessori e così via. Senza considerare le recenti determinazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, intervenuto sul tema a più riprese, nel corso degli anni, costantemente ribadendo l'inapplicabilità dell'imposta addizionale alle concessioni rilasciate dall'Autorità Portuale. La recente circolare n. 45 conferma tale indicazione, attestando inoltre la comune posizione raggiunta anche dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con la recente nota n. 3049 del 28 febbraio 2012. Permane comunque un conflitto tra il Ministero e la Regione Toscana sul punto..." Lo Studio Legale Vaudo Paggini & C., con sede nello storico Palazzo dell'Aquila Nera di Livorno, opera nell'ambito del diritto marittimo e del diritto dei trasporti, con radicata propensione internazionale, anche attraverso altre sedi in Italia (La Spezia, Cagliari, Ravenna, Roma, Milano, Genova), ed è in grado di offrire la propria assistenza nei maggiori porti italiani ed esteri grazie a corrispondenti locali. La professionalità acquisita dai partners dello studio in queste specifiche aree di competenza trae origine dall'esperienza maturata nel corso degli anni quali soci prima dello Studio Legale Vincenzini e poi, dal 2002, dello Studio Legale G. Vincenzini & Associati. Lo studio labronico opera quale corrispondente legale di alcuni importanti P&I Club in vari porti italiani - per conto di tali gruppi assicurativi e delle principali compagnie armatoriali i partners hanno seguito numerosi e rilevanti sinistri navali verificatisi nel Mediterraneo - ed annovera tra i suoi clienti Enti pubblici, compagnie di navigazione, istituti bancari e finanziari, P&I Clubs, compagnie assicurative nazionali ed internazionali, gruppi cantieristici italiani.

## Il sogno del professore: Brindisi come Nizza

“Dal momento in cui sono arrivato a Brindisi, un anno fa, una delle prime domande che mi sono posto è come mai non si è sviluppato il settore crocieristico nel nostro porto? “ è la domanda retorica che si è posto Hercules Haralambides. Una perplessità che partiva dalla considerazione del fatto che il business crocieristico è un settore in forte espansione nel mediterraneo e che Brindisi è situata proprio al centro del Mediterraneo. “Negli ultimi anni, a dispetto dei suoi problemi economici, in Grecia il settore crocieristico è cresciuto in maniera esponenziale, fino a 2 miliardi di dollari all’anno. Porti come Chania a Creta e Gythion nel Peloponneso si sono trovati di fronte ad una crescita considerevole quanto inaspettata. Un altro aspetto che mi ha colpito per la sua unicità, riguardo le potenzialità di Brindisi, è la presenza di un aeroporto internazionale posizionato virtualmente all’interno del nostro porto; infatti basterebbe una piccola ristrutturazione di una stradina già esistente per consentire ad un passeggero appena atterrato di salire a bordo di una nave in soli 10 minuti. Ne ho già parlato con il management dell’aeroporto del Salento e siamo d’accordo nello sviluppare una strategia comune per uno sviluppo sostenibile del traffico crocieristico a Brindisi. Ma, sebbene porto ed aeroporto guideranno questa sfida, è importante coinvolgere tutti gli stakeholders locali e territoriali al fine di coordinare la nostra offerta turistica. Non dovremmo dimenticare che sia il porto sia l’aeroporto sono solo due ‘porte’ di una casa e, per raggiungere il successo, è necessario che la casa sia bella e ben costruita: da Lecce ad Alberobello e da Otranto a Gallipoli, una regione dall’impareggiabile bellezza naturale ed ospitalità, zone dalle quali in un’ora si raggiunge Brindisi. Tutti qui parlano di quanto sia bella Brindisi che, tuttavia, sfortunatamente, non è una città turistica, è poco imprenditoriale, con un alto tasso di disoccupazione, dove i giovani sono costretti a partire per cercare lavoro altrove, e con la cittadinanza che spesso lamenta il fatto di avere una bella città portuale che ha a che fare principalmente con il carbone e con il petrolchimico. Ritengo che, una volta avviata l’attività crocieristica, il business a Brindisi si svilupperà fortemente in maniera consequenziale. Così funzionano i mercati, spesso senza dover sviluppare eccessive attività di coordinamento o di progettazione. La crescita del settore crocieristico a Brindisi potrebbe trasformare Corso Garibaldi in Via Veneto, e il waterfront del Lungomare in quello di Nizza o di Monaco. Perché no? Sono convinto che i nostri lungimiranti imprenditori si stiano già attrezzando per essere pronti ed in tempo. Gli impatti economici del settore crocieristico su un territorio sono davvero significativi. È stato valutato che ogni passeggero che sbarca spende 90 dollari a terra. Alcuni ricercatori ritengono che il settore crocieristico abbia un moltiplicatore di 2 su occupazione ed entrate; altri, più ottimisti, aumentano lo stesso a 4, e il 70% rimane nel territorio. Per questo motivo ho fatto dello sviluppo del settore crocieristico una delle mie priorità. Nel nostro nuovo Piano Regolatore Portuale includeremo la realizzazione di un terminal crocieristico a Punta Riso; a tal fine, abbiamo già avviato il lavoro preparatorio, ma ci vorrà del tempo. Nel frattempo abbiamo già pubblicato una gara d’appalto per un contratto di servizi per la gestione della stazione crocieristica a Costa Morena est. Se tutto andrà bene, fra due settimane firmeremo il contratto. Già prima della firma del contratto, e prima che la stazione passeggeri sia pronta, il numero degli scali è raddoppiato; nel 2012 ne abbiamo programmato 50 ed una stima prudenziale ci porta a ritenere che nel 2014 dovremmo arrivare a 100 scali”.

## Il progetto di Haralambides esce dal cassetto

Prosegue la 'semina' di business passeggeri da parte del Presidente dell'Autorità Portuale di Brindisi, Hercules Haralambides, convinto assertore delle grandi potenzialità brindisine - a lungo sottovalutate da un inadeguato governo del territorio - per un inserimento con successo negli itinerari del turismo crocieristico, garantendo dunque un rilancio della città pugliese in termini sia economici sia di immagine. Il docente greco è stato il principale protagonista del convegno che si è svolto presso il Porticciolo turistico di Brindisi, nell'ambito della decima edizione del Salone Nautico di Puglia (SNIM), denominato "Cruising: Adriatico core business della rotta mediterranea", focalizzato sulla lungimirante iniziativa intrapresa dall'Autorità Portuale, la quale ha deciso di posizionarsi in un mercato - quello crocieristico - che, nonostante la situazione sfavorevole dell'economia globale, prosegue con un trend decisamente positivo. L'evento ha visto la partecipazione di professionisti e rappresentanti di aziende leader nel settore crocieristico: Francisco Reddel di Royal Caribbean; Filippo Olivetti di Bassani Group; Roberto Perocchio di Venezia Terminal Passeggeri; Luigi Pastena di MSC; Francesco Di Cesare di Risposte Turismo; Caterina Frisone del Master IUAV in architettura della nave e dello yacht; Mauro Catalani del Master in Management Strategico delle Moderne Navi Passeggeri. Il tema centrale, l'affidamento e successiva gestione del servizio di Stazione Marittima ad una cordata di aziende del settore composta da Venezia Terminal Passeggeri, MSC, Royal Caribbean e Bassani, è stato arricchito da argomenti altrettanto vitali quali la sicurezza nei porti, statistiche e ricerche relative al settore e la crocieristica come fattore di crescita del territorio. Il convegno si è aperto con un quesito posto dal Presidente Haralambides dal suo primo contatto brindisino: il perché non vi fosse stato un investimento in ambito crocieristico in una città che, grazie ad una serie di condizioni favorevoli, potrebbe ambire non solo ad essere uno scalo di transito, bensì un homeport, così attirando ricchezza sul territorio. A seguire, Luigi Pastena (Direttore Operativo di MSC) porta una panoramica sulle nuove formule crocieristiche dell'interporting, spiegando l'importanza della sicurezza nei porti oltre alla necessità di caratteristiche ben precise per poter definire uno scalo efficiente ed adatto a particolari tipologie di navi. "Vengono valutati i limiti operativi del porto, l'efficienza del terminal, la presenza di un aeroporto ed i collegamenti e trasporti offerti. È, inoltre, fondamentale per la compagnia che il passeggero nell'interporting venga trattato con gli stessi elevati standard del porto principale". Francisco Reddel, Port Manager Mediterranean and Middle East Operations di Royal Caribbean, si sofferma sugli investimenti in ambito portuale. "Il nostro gruppo, che ha già investito in diverse realtà portuali quali Ravenna, Salerno e Catania, approda a Brindisi come nuovo scalo nel Mediterraneo sia per la sua posizione strategica sia in risposta alle avverse condizioni geo-politiche che stanno colpendo aree del sud est. Ciò porta le compagnie a rivedere i loro itinerari, prediligendo il Mediterraneo come area sicura, e potenziandone l'offerta". Molto importante - sempre secondo Reddel - è la *cruise experience*, ovvero l'esperienza del crocierista che, oltre al comfort a bordo, deve poter contare su una serie di servizi a terra, che contribuiscono alla buona riuscita della crociera nel suo complesso. Filippo Olivetti, Direttore Generale di Bassani Group - che attraverso Bassani Ports and Terminals ha partecipazioni in realtà portuali quali Venezia, Catania e Ravenna - relaziona sull'importanza della gestione di tour ed escursioni come fattore di crescita del territorio, spiegando le nuove tendenze e le motivazioni della scelta di Brindisi sia per la ricchezza culturale sia per la posizione ottimale, essendo considerata questa città la porta di accesso al Salento. Rimane, peraltro, sempre il Terminal il 'biglietto da visita del territorio' ed è così vitale per l'immagine della destinazione che esso sia efficiente, che abbia aree adeguate alle necessità della compagnia e del passeggero e che sia consono alla tipologia di navi ospitate dal porto. Questo il tema dell'intervento di Roberto Perocchio, Amministratore Delegato di VTP Venezia Terminal Passeggeri, che sottolinea i requisiti base di un buon terminal: ampie aree check in, vigilanza, security, gestione veloce dei bagagli, safety, attrezzature e servizi per l'imbarco/ sbarco all'avanguardia. Da un'esautiva panoramica generale sulla crescita del settore in Europa, con illustrazione dell'impatto benefico sul territorio e sull'economia locale, illustrata da Francesco Di Cesare, Presidente di Risposte Turismo, risulta che equivalga ad oltre 14,5 miliardi di euro il contributo del turismo crocieristico nel 2010 (dati raddoppiati dal 2005); un terzo dell'impatto complessivo viene registrato in Italia. Il convegno si chiude con gli interventi della Prof.ssa Caterina Frisone, Coordinatore Master IUAV Architettura della nave e dello yacht, e del Prof. Mauro Catalani, Direttore del Master in Management Strategico delle Moderne Navi Passeggeri, che ricordano la necessità di formare adeguatamente le nostre risorse, puntando sulla qualità del prodotto italiano.

## Passeggeri: ecco tutti i porti ‘milionari’

Secondo l'edizione 2012 del Cruise Industry News Annual Report sono in tutto 16 i porti nel mondo che superano la soglia del milione di crocieristi movimentati ogni anno. Il primo posto della classifica resta appannaggio di Miami, con 4 milioni di turisti del mare nel 2011, mentre subito dietro, con 3,9 milioni di passeggeri, si attesta Port Everglades. Sul terzo gradino del podio un altro scalo a stelle e strisce: Port Canaveral, con 3,1 milioni di passeggeri. Barcellona e Civitavecchia, i primi porti europei del ranking, ottengono il quarto posto a pari merito con circa 2,6 milioni di passeggeri ciascuno nel 2011. A seguire Cozumel (isola messicana nel mar dei Caraibi) con 2,3 milioni di crocieristi, St. Thomas con 1,9 milioni, Venezia e St. Maarten con circa 1,7 milioni ognuna, poi Palma di Maiorca e Southampton con 1,4 milioni di passeggeri, la Giamaica e Napoli con 1,3 milioni e San Juan e Freeport con 1,2 milioni ciascuno. Anche New York (Manhattan e Red Hook) ha superato la faticosa soglia con 1,2 milioni. In Asia sia Hong Kong che Penang hanno superato il milione di passeggeri, includendo però crociere giornaliere e viaggi speciali. Il porto del Pireo e Nassau, invece, non hanno fornito i dati di traffico a Cruise Industry News.

## Esce dal 'letargo' l'AEX2 di ZIM, Evergreen e China Shipping

La primavera ha portato nel settore dei container una timida ripresa, con noli che cominciano a risalire la china e volumi di merce in aumento. I carrier, ormai legati gli uni agli altri da una fitta rete di alleanze incrociate, si adeguano quindi incrementando l'offerta di trasporto: è il caso per esempio di ZIM, che a fine maggio ripristinerà il suo servizio Asia Europe Express (AEX2), operato in partnership con Evergreen e China Shipping e sospeso durante l'inverno scorso. Proprio per rispondere alla rinvigorita domanda dei caricatori, il liner israeliano, insieme ai suoi partner, ha anche deciso di immettere nella rotazione nuove portacontainer da 8.500 TEUs. Le navi saranno in tutto 9 (3 quelle di ZIM) e scaleranno i porti di Qingdao, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Yantian, Tanjung Pelepas, Port Klang, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Tanjung Pelepas, Qingdao. Ma le novità non si esauriscono qui: nei prossimi mesi ZIM ha infatti deciso di far tornare al lavoro, proprio sul servizio che collega Asia e Nord Europa, due portacontainer da 10.000 TEUs rimaste fino ad oggi (dal dicembre 2011) in disarmo temporaneo in acque cinesi. Le unità in questione – la ZIM Djibouti e la ZIM Antwerp – erano le più grandi containership in *lay-up*, se si esclude la CMA CGM Colomba, nave da 11.356 TEUs di capacità che però è rimasta ferma per un periodo di tempo molto limitato in attesa di essere spostata da un servizio ad un altro. Resta invece incerto il destino delle 9 maxi portacontainer da 12.600 TEUs che ZIM, tramite il suo 'braccio' armatoriale non operativo Zodiac Maritime, aveva ordinato nel 2007 al cantiere Samsung Heavy Industries per un investimento complessivo di 1,4 miliardi di dollari. La loro consegna era già stata posticipata più volte a causa dello scoppio della crisi economica, ma ora fonti di stampa hanno riferito che la compagnia del gruppo Ofer avrebbe nuovamente rimandato l'arrivo di queste unità al 2018. ZIM ha però corretto le indiscrezioni circolate, ribadendo che sono attualmente in corso trattative per posticipare la consegna della newbuilding a dopo il 2015, ma che una data precisa non è ancora stata fissata e verrà stabilita in base alle future evoluzioni del mercato.

## Anche China Shipping porta un ‘colosso’ sotto la Lanterna

Genova – È cinese la terza nave da record giunta sotto la Lanterna durante la scorsa settimana. La Xin Ou Zhou, portacontainer da 8.500 TEUs della compagnia China Shipping Container Lines, ha approdato alle banchine del Sech – proveniente dal porto di La Spezia, prima toccata mediterranea della rotazione – accolta dalla autorità locali, tra cui il Presidente dell’authority Luigi Merlo, che non ha mancato di sottolineare l’importanza dell’evento: “Nell’ultimo periodo hanno scalato Genova navi sempre più grandi, e questo è un fatto positivo essendo sintomo di una ripresa dei traffici di container (situazione diversa e molto difficile, invece, per quanto riguarda le rinfuse). L’impiego in Mediterraneo di unità di questa categoria da parte degli armatori è stato deciso in anticipo rispetto alle previsioni che si facevano solo qualche anno fa, ma noi ci siamo già mossi per poterle accogliere al meglio”. Presto infatti arriveranno dalla Norvegia le draghe che, durante l’estate, dovranno scavare i fondali del bacino di evoluzione di Calata Sanità. Il tutto per assecondare una tendenza ormai consolidata: “L’impiego di navi di capacità maggiore – spiega Gianfranco Gazzolo, Direttore dell’agenzia marittima China Shipping Italy (gruppo Finsea) – consente di contenere i consumi di carburante e sfruttare le economie di scala, riducendo il costo del trasporto di un singolo container”. La Xin Ou Zhou (che attualmente può approdare al Sech soltanto se non completamente carica, propria a causa dei fondali poco profondi) è, infatti, una delle 3 unità da 8.500 TEUs che il carrier cinese ha posizionato sul servizio AMX1 tra Far East e West Med (Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shekou, Port Kelang, Port Said, La Spezia, Genova, Fos, Barcellona, Valencia, Port Said, Gedda, Khor Fakkan, Port Kelang, Quingdao), operato in collaborazione con UASC (che vi conferisce 7 navi da 7.000 TEUs): “Fino ad oggi questa rotazione veniva coperta con 9 unità da 6.500 TEUs (3 China Shipping e 6 UASC), ma adesso i traffici stanno tornando a crescere e quindi le compagnie hanno optato per un *up-grade* con conseguente aumento della capacità offerta”. In generale, nei primi 3 mesi del 2012 China Shipping Italy ha riscontrato una crescita delle movimentazioni del 10% nel Belpaese, “ma – aggiunge Gazzolo – per l’intero anno prevediamo un incremento compreso tra il 15 e il 20%”. Proprio nell’ottica di un mercato in ripresa, i dragaggi sono fondamentali, visto che “entro il 2013 China Shipping intende portare al Sech navi da 10.000 TEUs. Le strutture del terminal, dopo il *revamping* delle gru, sono già oggi assolutamente adeguate a lavorare unità di questo tipo, mentre per quanto riguarda i fondali abbiamo avuto rassicurazioni dall’Autorità portuale su un intervento in tempi rapidi”. E d’altra parte quello dei dragaggi è un problema non da poco, specie in alcuni scali: “A Livorno, per esempio, i fondali poco profondi limitano notevolmente le possibilità operative. È un porto su cui noi puntiamo molto, anche perché il terminal container (Terminal Darsena Toscana, *ndr*) fa parte del gruppo GIP, ma attualmente China Shipping lo serve soltanto tramite uno *slot agreement* con COSCO, che impiega su quella rotazione navi più piccole. La stessa cosa, per il medesimo motivo, facciamo anche a Napoli”.

## Anche Hanjin celebra la stagione delle maxi portacontainer

**Genova** – La settimana scorsa è stata caratterizzata dai primi approdi dei servizi di linea tra Far East e Mediterraneo recentemente rinnovati dai vettori asiatici della cosiddetta Green Alliance, rappresentati dall'acronimo CKYH (COSCON, "K" Line, Yang Ming e Hanjin), a cui si è unita anche la taiwanese Evergreen (*S2S n.12/2012*). La portacontainer Hanjin Rome da 5.500 TEUs ha effettuato al terminal Conateco di Napoli la prima toccata del servizio MD3, mentre Hanjin Rotterdam (8.600 TEUs), prima nave del servizio MD1, ha fatto scalo dapprima al terminal LSCT di La Spezia e poi al Sech di Genova, dove si è tenuta un'affollata cerimonia per celebrare l'evento. A far gli onori di casa è stato Nanni Cerruti, numero uno dell'agenzia Gastaldi, che rappresenta in Italia gli interessi della compagnia coreana. "Il potenziamento di questo servizio, che impiega 9 navi fra gli 8.600 e i 9.400 TEUs di capacità, è un evidente segnale dell'interesse dei maggiori liner asiatici per i collegamenti col Mediterraneo, Hanjin in primis, essendo il primo vettore nell'export verso l'Asia e offrendo due partenze settimanali a giorni fissi dal Far East per i porti di La Spezia e Genova" ha ricordato Cerruti. Presenti all'evento anche il console coreano a Milano Han Jae-young e il presidente dell'Autorità Portuale di Genova Luigi Merlo, che ha evidenziato come "il consolidamento di alcuni servizi dal Far East all'Europa abbia rappresentato per un porto come Genova un indubbio vantaggio, tanto che a marzo è stato superato il precedente record mensile, con una movimentazione nello scalo di 178.000 TEUs. Risultato cui hanno contribuito tanto il pubblico, con l'espletamento dei lavori di dragaggio (tutt'ora in corso), quanto il privato: il revamping delle gru del Sech, nello specifico, è stato determinante (*S2S n.37/2010 e 7/2011*)". Sul tema ha messo l'accento anche il padrone di casa, Luigi Negri, numero uno del gruppo GIP - Genova Investimenti Portuali che controlla il Sech: "L'exasperata competitività dei noli ha portato i maggiori liner a utilizzare navi più grandi, che naturalmente richiedono attrezzature adeguate. Essendo anche agenti marittimi oltre che terminalisti, possiamo conoscere con un certo anticipo le strategie e quindi le esigenze delle compagnie armatoriali: con il revamping (costato 3,5 milioni di euro a gru, l'ultima sarà pronta fra qualche settimana) delle portainer (praticamente nuove dal momento che dopo i lavori hanno ottenuto una certificazione di garanzia di 2 milioni di movimentazioni) possiamo operare senza limitazioni (come tiro e file, rispettivamente ottavo e 19) navi fino a 10.000 TEUs di capacità e, con qualche accorgimento sul carico, anche unità da 14.000 TEUs". Più di quanto possa fare l'altro terminal contenitori genovese, il VTE di Voltri, "la cui vicinanza all'aeroporto rappresenta un limite dell'operatività su navi analoghe a pieno carico o che comunque non siano caricate ad hoc". Negri ha colto l'occasione anche per fare il punto su altri business del gruppo da lui guidato, dal terminal livornese TDT (in cui GIP ha recentemente raggiunto la maggioranza, *S2S n.12 e 14/2012*) – "i pescaggi sono un problema, ma credo che fra 5-6 mesi potremo ospitare navi da 8.000 TEUs anche a Livorno" – al recente coinvolgimento nell'*affaire* Tirrenia (*S2S n.18/2012*): "Siamo stati invitati a partecipare a CIN dall'amministratore delegato di questa Ettore Morace, fratello di Luca, di cui, come Finsea, siamo diventati recentemente soci in Blu Navy (*S2S n.38/2011*). Si tratta di una diversificazione importante e impegnativa, ma anche affascinante. Da un punto di vista operativo ci siamo limitati a una lieve revisione del piano industriale proposto dalla CIN 'prima versione' e speriamo che arrivi presto il placet dei vari enti preposti, dall'antitrust al comitato di controllo di Tirrenia: l'operazione va chiusa entro la metà di giugno, in modo da sfruttare appieno la stagione estiva".

## Perde la bussola la *car-carrier* scandinava

È stata liberata sabato mattina la nave porta-auto Hoegh Asia che, proveniente dalla Valletta , Malta con 20 persone di equipaggio, la notte precedente si era arenata su un basso fondale nei pressi dell'imboccatura del porto di Livorno. La *car-carrier* della compagnia scandinava Hoegh Autoliners, 220 metri di lunghezza, era a pieno carico avendo a bordo circa 6.000 autovetture. Con un pescaggio di oltre 8 metri l'unità si è arenata su un fondale di appena 6-7 metri. La Guardia Costiera di Livorno, informata dell'accaduto direttamente dal pilota presente a bordo, ha assunto immediatamente il coordinamento delle operazioni inviando sul posto 2 motovedette e 7 rimorchiatori portuali che da subito hanno tentato di disincagliare l'unità. A bordo anche un team di ufficiali e sottufficiali specializzati nella sicurezza della Navigazione della Guardia costiera di Livorno per verificare le condizioni strutturali della nave. Da primi accertamenti avvenuti già nella notte, anche con ispezioni subacquee, si sono esclusi danni allo scafo e possibili vie d'acqua a bordo. La nave poggiava con la prua su un fondale sabbioso e con la parte centrale su fango e melma. Un'unità di crisi attivata presso la Guardia Costiera di Livorno, in stretto contatto con la società armatrice Hoegh, ha seguito gli eventi sino a quando, grazie a una complessa operazione tecnico nautica, si è riusciti a liberare la nave con l'utilizzo di ben 7 rimorchiatori e dopo lo spostamento di pesi a bordo. La Hoegh Asia ha quindi concluso le operazioni di ormeggio in banchina. La Guardia Costiera durante tali operazioni, per motivi precauzionali ha sospeso ogni operazione di ingresso e uscita di navi dal porto, sicchè ad esempio i traghetti Mega Express 3 e Moby Aki sono potuti salpare per le loro destinazioni isolate (Golfo Aranci e Olbia) solo con circa 2 ore di ritardo.

## Porti in sciopero, ma per la sicurezza

Non sarà per la spending review, ma il prossimo 16 maggio i porti italiani potrebbero fermarsi. Ad annunciarlo la settimana scorsa è stata Assoport, che, insieme a Assiterminal, Assologistica, Fise Uniport, Fit-Cgil, Filt- Cisl, Uiltrasporti, ha minacciato una giornata di fermo se “non si decide per la sicurezza”. “Da più di due anni - si legge nella nota di Assoport - le Associazioni rappresentative delle imprese e dei terminalisti portuali, le OO.SS. dei lavoratori portuali e l’Associazione dei Porti Italiani richiamano l’attenzione del Governo sulla necessità di adottare un provvedimento per la sicurezza nei porti. A meno di due settimane dal termine in cui verranno meno le norme che tutelano la specificità del settore (oggi contenute nel D.lgs 272/99) consentendo adeguata operatività e tutela della sicurezza del lavoro, i richiami inascoltati prefigurano un’inaccettabile incertezza normativa. Si avrà, come conseguenza, l’impraticabilità delle attività operative dei porti, in danno delle imprese, dei lavoratori - che non potranno fare a meno di valutare azioni di tutela - e dell’intero Paese”.

## Assoportri: “Incomprensibili le motivazioni della spending review”

Nonostante al centro dell'attenzione di Assoportri ci sia il processo di successione dell'attuale presidente Francesco Nerli – a proposito del quale il presidente dell'Autorità Portuale genovese Luigi Merlo ha definito “interlocutorio” l'incontro avvenuto a Cagliari dieci giorni fa tra i vari presidenti, “ma tale comunque da sciogliere la tensione (causata dalla fronda di alcuni mesi fa, *nda*) e preparare un clima più rilassato per l'individuazione del successore di Nerli” – l'associazione che raggruppa le autorità portuali italiane non ha mancato di manifestare il proprio disappunto alle previsioni della spending review. “Assoportri, pur avendo recentemente incontrato, unitamente a tutte le Autorità Portuali italiane, il Vice Ministro Ciaccia per discutere delle necessità della portualità italiana, non ha ricevuto alcun input relativo alla questione del numero delle Autorità” ricorda una nota dell'associazione. “Una questione emersa in diverse occasioni nel corso degli ultimi anni, nonostante il fatto che, come noto, questi enti non possano produrre debiti per lo Stato, in quanto le norme varate nel 1994 con la legge di istituzione delle stesse, vietano il disavanzo del bilancio, pena il commissariamento”. Rimandando, a riprova di ciò, alle relazioni di Ministero e Corte dei Conti, l'organizzazione guidata da Nerli prosegue evidenziando come “la spesa corrente delle Autorità Portuali sia stata già ridotta in ottemperanza alle norme finanziarie varate negli ultimi anni” e che “in un passato abbastanza recente, alcuni avanzi su capitoli di bilancio delle Autorità Portuali sono stati prelevati per essere versati sul bilancio dello Stato”. Ragion per cui “fugato ogni dubbio relativo a eventuali ‘sprechi’ in termini di spesa corrente, rimane soltanto da chiedersi se l'intendimento di ridurre il numero delle Autorità Portuali, sia originato dai limiti di risorse che possono essere destinate alle spese di investimento”. “Anche in questo caso” conclude la nota “non trova giustificazione una tale ipotesi, in quanto l'istituzione delle Autorità Portuali non assicura l'arrivo di finanziamenti da parte dello Stato. L'Autorità Portuale consiste in un modello di amministrazione che, alla luce delle esperienze di diversi paesi europei, è adottato anche in porti aventi dimensioni e/o traffici ‘ridotti’. La presenza dell'Autorità Portuale assicura, tra l'altro, la promozione e la manutenzione degli ambiti portuali con il reinvestimento delle entrate percepite mantenendo gli scali competitivi. Non si capiscono le motivazioni di quanto esposto nelle linee guida della prossima spending review”.