

RASSEGNA STAMPA 8 NOVEMBRE 2011

Fonte:



Cassoni riparati male in Vietnam rischiano di esplodere. Tre morti dallo scorso marzo

ALBERTO QUARATI

ROMA. Era un tam tam, una di quelle voci che spesso circolano nello shipping, attraversando banchine e uffici di tutto il mondo. Fatti riportati un così, a mezza bocca, senza contorni, perché i dettagli scomodi danno fastidio un po' in tutte le lingue.

Se ne parla da marzo, l'ufficialità è arrivata alla fine di ottobre: in questo momento, sono in circolazione un numero indefinito di container reefer (quelli refrigerati, utilizzati per trasportare la merce deperibile, come la frutta) che rischiano di esplodere a causa di un malfunzionamento dell'impianto di raffreddamento.

Container che hanno già fatto tre morti - a marzo e poi a ottobre di quest'anno, in Vietnam e Brasile - e che in

gran silenzio, le compagnie di navigazione (non quattro pirati, ma colossi del settore come Maersk Line, Cma Cgm, Hapag Lloyd) stanno facendo sparire, individuandoli e mettendoli in quarantena. I container-killer sarebbero 1.094, secondo un'informativa "urgentissima" spedita lo scorso 4 novembre dall'Ufficio centrale Antifrode delle dogane a tutti i suoi uffici periferici, al ministero dell'Interno, ai Vigili del Fuoco, alla Guardia di Finanza, alle comande generali delle Capitanerie di porto, alla Polizia stradale.

Sempre lo stesso giorno, Maersk Line comunicava il ritiro di 844 dei container incriminati. Secondo la dogana

altri 250 sarebbero della Cma Cgm, ma è una lista approssimativa. L'Ufficio antifrode fornisce infatti anche una lista di 236 sigle, la numerazione di singoli container, che i destinatari dell'informativa dovranno girare ad Autorità portuali, aeroporti, terminalisti, uffici veterinari e di Sanità marittima. Perché «non tutti i container a rischio sono stati individuati».

«Le autorità doganali olandesi ci hanno informato - si legge - che si sono verificati incidenti, anche mortali, a causa dell'esplosione o dell'incendio di alcuni container refrigerati, apparentemente dovuti al materiale refrigerante che avrebbe preso fuoco al contatto con l'aria esterna». Curioso che la dogana italiana abbia dovuto quasi fare un'opera di intelligence, e non sia stata informata direttamente

dalle compagnie. Prendiamo Maersk: non ci si mette un giorno a tracciare e portare fuori dal mercato 844 container. E in effetti ancora il 18 ottobre, quando la compagnia danese ha ufficializzato il problema al World Shipping Council - l'organo internazionale di settore - c'erano ancora in viaggio, su 100 navi, 173 container già mesi in quarantena.

Le altre società fanno trapelare qualcosa ma «mi dia retta, hanno voluto tenere la questione molto sotto traccia» dice un operatore che chiede l'anonimato. «Collegli all'estero mi dicevano che anzi, fino a due settimane fa, se gli chiedevi qualche notizia facevano orecchie da mercante».

All'estero non va diversamente. Nei porti della Costa Occidentale Usa i problemi sono emersi la settimana scorsa. A Oakland i portuali si sono rifiutati di scaricare i container dalle navi, chiedendo di conoscere tutto il viaggio fatto dai cassoni. Perché? Volevano sapere se i container erano partiti dal Vietnam. L'origine di tutto è lì. Dalla Can Lai, azienda che all'inizio del 2011 ha effettuato centinaia di riparazioni agli impianti di raffreddamento dei container, utiliz-

zando un gas a buon mercato, pare isopropano, per alimentare questi macchinari. «Li attacchi alla colonnina ed esplodono» dice un altro operatore, sempre sotto promessa di anonimato.

Con ritardo, a quanto pare quando già tutto si sta risolvendo, è scattata la rete della protezione.

Per le esplosioni sono morti ad aprile due operai del cantiere di riparazione navale Apm a Saigon, in Vietnam. Un tecnico ha perso la vita lo scorso 7 ottobre a Itajai, in Brasile. Stava lavorando vicino a uno di questi container. I primi due incidenti potevano essere una casualità, le autorità stanno indagando. Ma il terzo è stato la prova. Il 18 ottobre la Maersk ha comunicato al World Shipping Council, di aver registrato «inspiegabili esplosioni» di alcuni container refrigerati. Secondo il Financial Times Cma Cgm ha messo in quarantena 332 container (quindi già di più rispetto a quelli rubricati dalla nostra Agenzia delle dogane), Apl un centinaio specificando però «che i nostri container sono tutti in ordine». Come si diceva, non ci si mette poco a rastrellare centinaia di container in circolazione. E la caccia agli ultimi killer è ancora aperta.

quarati@ilsecoloxix.it

PERICOLO IN BANCHINA

«Non tutti i reefer sono stati individuati e ritirati»

COMPAGNIE NELL'OMBRA

Quarantena scattata in segreto nei mesi scorsi

Il via al Pot sblocca pure il ribaltamento Fincantieri

Via libera al bilancio dell'Autorità portuale e approvazione del nuovo Piano delle opere: giovedì prossimo il voto del Comitato portuale segnerà anche l'avvio delle ultime procedure per il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, un punto fermo in quadro in cui resta ancora un grosso punto interrogativo sul futuro del cantiere.

Nel Piano c'è l'opera e nel bilancio ci sono i venti milioni che ancora mancano all'appello, visto che il governo ne ha stanziati solo cinquanta dei settanta necessari. Li anticiperà l'Autorità portuale, di tasca propria, sperando che poi in qualche modo le siano restituiti, visto che con il governo Palazzo San Giorgio ha

parte del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. I tempi ormai dovrebbero essere definiti e l'obiettivo è avviare la gara per la realizzazione dell'opera a gennaio. Anche se, per avere i cinquanta milioni già stanziati dal governo, indispensabili per far partire la gara, l'Autorità portuale dovrà aspettare il pronunciamento della Ue che ha chiesto al governo italiano chiarimenti sul decreto che ha stanziato i finanziamenti per il ribaltamento insieme con quelli per la piattaforma contenitori di Vado Ligure e il sostegno ai porti di transhipment. Se le informazioni saranno ritenute sod-

disfacenti da Bruxelles e non ci saranno stop, il cantiere potrà aprire non appena ultimata la gara per l'assegnazione dei lavori.

Intanto è slittato alla prossima settimana l'incontro a Roma fra ministero dello Sviluppo Economico, Fincantieri, sindacati e istituzioni. Lo ha chiesto dal ministro Romani per avere più tempo per esaminare il testo ricevuto dall'advisor che dovrebbe costituire la base del nuovo piano industriale, dopo il ritiro, a giugno, di quello presentato dall'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono.

[m.z.]

già un contenzioso aperto per i 70 milioni promessigli con l'accordo di programma che chiudeva le aree a caldo di Cornigliano e mai più incassati.

Giovedì il Comitato portuale presenterà l'elenco delle nuove opere da mettere in cantiere nei prossimi tre anni, ma i soldi sono pochi e quindi non si aspettano grandi sorprese.

Di sicuro dentro c'è il ribaltamento a mare della Fincantieri di Sestri Ponente, che con la realizzazione di un nuovo spazio verso il Porto petroli (mentre sarà restituita alla città tutta l'area a monte della ferrovia) potrà avere più chance per il

futuro. Con il "sì" del Comitato partirà l'iter che prevede anche l'approvazione del progetto da

San Pietroburgo al milionesimo teu

San Pietroburgo - Il **First Container Terminal** (Fct) di San Pietroburgo ha movimentato il suo milionesimo teu dall'inizio dell'anno. Il container "numero un milione" è arrivato dal porto cinese di **Xiamen**, a bordo della nave "Maersk Vancouver" lo scorso 3 novembre 2011.

È la terza volta che il terminal raggiunge e festeggia il milionesimo teu: le altre volte sono state rispettivamente il **5 dicembre 2008** e l'**11 novembre 2010**. **Fct** è uno dei più grandi terminal della Russia e del Mar Baltico in termini di movimentazione della merce.

Il terminal è collegato con i principali porti della regione da diversi servizi feeder: **Rotterdam, Amburgo, Bremerhaven e Anversa**. La struttura è operata dalla società **National Container Company** (Ncc), primo operatore portuale in Russia e in generale nell'ex Unione Sovietica.

Confetra: dogane al lavoro 24 ore su 24

Roma - La **Confetra-Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica** ha scritto una lettera al presidente del Consiglio Silvio Berlusconi per chiedere al governo di favorire l'ingresso degli operatori privati nelle utilities (ferrovie, poste, porti e aeroporti) liberalizzando la contrattazione collettiva di settore, e di garantire l'operatività h24/sette giorni su sette, delle nostre dogane, anche ricorrendo a convenzioni territoriali con i relativi oneri a carico delle categorie produttive.

Le proposte sottoposte al governo, che attengono al mondo della logistica, un settore «da potenziare come motore di sviluppo per tutto il sistema economico», «sono coerenti con gli obiettivi di rimozione di vincoli alla concorrenza e di modernizzazione della pubblica amministrazione e sono a costo zero per l'Erario», dice il presidente di Confetra, **Fausto Forti**. «Le resistenze a queste due serie iniziative - continua Forti - provengono proprio da quei settori arretrati o assistiti che ostacolano la modernizzazione del Paese e nei confronti dei quali il governo è chiamato, oggi più che mai, ad assumere una posizione precisa».

Si svolgono regolarmente operazioni portuali a Genova

GENOVA - Nonostante l'emergenza maltempo le operazioni nel porto di Genova si stanno svolgendo regolarmente. Grazie alla Capitaneria che ha coordinato in maniera eccellente i servizi di interesse generale, al comportamento responsabile dei terminalisti che hanno autonomamente stabilito le modalità operative e all'indispensabile fornitura di mano d'opera della Compagnia Unica, che sta garantendo alcuni servizi fondamentali sia nei terminal contenitori che nell'area passeggeri, tutte le operazioni portuali si sono svolte senza particolari problemi.

L' Autorità portuale sta monitorando ventiquattrore su ventiquattro le aree del porto e sta continuando e compiendo i interventi di messa in sicurezza su richiesta della Protezione Civile e della Prefettura con uomini e mezzi. In particolar modo si sta procedendo alla pulizia degli specchi acquei con i mezzi di Servizi Ecologici dei materiali trasportati a mare dall' alluvione. Una particolare attenzione è poi stata rivolta all'operatività della Stazione Marittima dove attraccano navi passeggeri e da crociera. In questi giorni c'è stato anche lo straordinario afflusso di migliaia di persone in partenza per la Tunisia, in rientro per una festività nazionale. Per ora tutti i passeggeri sono stati imbarcati e sbarcati regolarmente e le auto sono entrate e defluite dall'area portuale senza particolari difficoltà.

Il presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo, sta effettuando diversi sopralluoghi nelle aree portuali mantenendosi in stretto contatto con con la Capitaneria e con Stazioni Marittime per monitorare possibili criticità.

Per far fronte alla situazione di emergenza una trentina di uomini della Compagnia Unica sono intervenuti in Valbisagno e in altre zone della città per aiutare nella ripulitura dal fango e nella messa in sicurezza di alcune aree alluvionate. «Nessuno ci ha chiamati - ha affermato il console Antonio Benvenuti - ma per noi non è una cosa nuova esserci».

I camalli c'erano nell' alluvione del 1992 e c'erano in quella del 1970, tanto da ricevere il ringraziamento ufficiale della città e del sindaco. 41 anni fa si trovarono nella "Sala Chiamata", si divisero in "mani" di 5-6 uomini e aiutarono chiunque avesse bisogno.

«Hanno chiesto i ragazzi di intervenire - ha spiegato Benvenuti - nessuno gli ha detto nulla. E questo perché tra noi c'è ancora un forte senso di appartenenza, nonostante le difficoltà del mondo del lavoro e la situazione sociale. I ragazzi si sentono parte di un qualcosa e così la Compagnia resta il centro della tua vita. Questo è un posto dove si esce quando si è finito di lavorare ma si rientra subito dopo. Se arriva un messaggio della Compagnia, si risponde e basta. Sia per organizzare un'assemblea, uno sciopero, o dare una mano alle popolazioni colpite da una tragedia».

Il porto di Venezia firma accordo con l'Authority di Jawaharlal Nehru

VENEZIA - È stato siglato ieri un memorandum d'intesa tra il porto di Venezia e il Jawaharlal Nehru Port Trust che consolida e incrementa la stretta partnership tra i due scali già collegati dalla linea container Alto Adriatico - India operata da Sermar Line in accordo con Fremura, agente per l'Italia della compagnia di Stato indiana, Shipping Corporation of India.

«Sono davvero lieto che si sia giunti alla firma di questo importante memorandum, un passo importante verso l'India che ci consentirà di implementare la movimentazione delle merci, in particolare in container. L'accordo soddisfa una delle richieste espresse esplicitamente dal Governo indiano durante l'ultima Commissione Mista con l'Italia svoltasi a Dicembre del 2009 a New Delhi, laddove Venezia e l'alto Adriatico avevano già posto le basi per lo sviluppo di una relazione con l'India. I termini dell'accordo permetteranno inoltre di implementare il servizio di linea container fra i porti alto adriatici di Venezia, Koper e Ravenna e quelli indiani di Mundra e Nhava Sheva che già oggi sta dando ottimi risultati» ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa. L'accordo siglato prevede l'attivazione di progetti pilota e azioni concrete per incrementare il traffico container, tramite il training degli operatori portuali, dell'armonizzazione dei sistemi di port community e dello scambio di informazioni riguardo alle politiche di port management e ai collegamenti con l'hinterland, fino ad aprire prospettive per investimenti nelle aree di retroporto.

La lunga negoziazione condotta dall'Autorità portuale di Venezia è stata favorita e incoraggiata dall'Ambasciata italiana in India, dal Consolato generale a Mumbai e dalla Indo-Italian Chamber of Commerce di Mumbai e di Chennai concludendosi, sotto i migliori auspici, con la presenza del ministro indiano dello Shipping, G. K. Vasan alla cerimonia della firma: segno che il forte interesse manifestato da parte indiana nel 2009 verso il rafforzamento dei rapporti commerciali per via marittima con l'Alto Adriatico si è mantenuto costante nel tempo e oggi è vivo più che mai.

Il multiport gateway del Nord Adriatico è stato inoltre presentato al convegno internazionale "India Port expansion and capacity upgrading" il 3 Novembre a Chennai. I porti del "Napa" sono l'unico cluster portuale europeo invitato alla conferenza indiana ove sono presenti tutti i porti leader del subcontinente. L'obiettivo è presentare le potenzialità dell'alto Adriatico, i progetti di sviluppo degli scali e accrescere così la capacità di intermediazione commerciale con l'India.

«Essere arrivati a questa firma è molto importante non solo per futuri sviluppi e scambio di know how tra i due porti ma anche per incrementare il commercio tra Italia e India» ha sottolineato il ministro Vasan alla firma dell'accordo.

«Poter approfittare dell'esperienza dello scalo di Venezia nel settore delle crociere è cruciale per noi, si tratta infatti di un settore in forte sviluppo per il porto di Nhava Sheva. L'Italia è un partner importante, in particolare l'alto Adriatico. Sono certo - ha concluso il ministro ringraziando il Governo Italiano - che tra le nostre due Nazioni e tra i porti da oggi si instaurerà una relazione di costante collaborazione».

Ricordano, infine, che il porto di Jawaharlal Nehru, conosciuto anche come porto di Nhava Sheva, è posizionato a sud del porto di Mumbai ed è il più grande scalo container dell'India. Da questo scalo passa oltre il 56% del traffico container del paese ed è attrezzato con tre terminal container due operati da privati e uno di proprietà del porto stesso. Attualmente il porto movimentava 4,7 milioni di teu (2010-2011) con una crescita del

5,1% rispetto all'anno precedente e un totale di 64,3 milioni di tonnellate all'anno. Lo scalo ha in progetto investimenti per oltre 2,2 miliardi di dollari (di cui la metà da fondi privati) che consentiranno di raddoppiare la capacità di movimentazione e riguardano anche: navigazione costiera, cabotaggio, rafforzamento corridoio logistico per Nuova Dehli, ampliamento del distripark e il terminal crociere. La movimentazione dei container è prevista in crescita: 8 milioni di container nei prossimi tre anni e 20 milioni in dieci anni. Grazie all'accesso diretto alla città di Mumbai e al suo interland, così come al nord dell'India, il porto di Nhava Sheva movimentata molti tipi di merce inclusi tessuti e prodotti tessili e macchine per il ricamo. Dallo scalo si importano prodotti chimici, plastici, alluminio, oli vegetali e metalli non ferrosi.

La Zim e Msc si accordano su Haifa-Ashdod

HAIFA - Le compagnie Zim Integrated Shipping Services e Mediterranean Shipping Company hanno annunciato un nuovo accordo teso a migliorare i servizi offerti tra il Mediterraneo e l'Europa.

A partire da metà Novembre, infatti, la linea Zim Asia - Med - Europa (Ame) e l'Israel Express Service operato dalla Msc, potranno scambiarsi gli spazi sulle navi utilizzate su queste relazioni commerciali, permettendo ad entrambe le compagnie, di offrire ai caricatori una gamma completa di scali diretti in tutti i maggiori porti nord europei tra cui Felixstowe, Rotterdam, Anversa, Amburgo e Le Havre.

La nuova rotazione dell'Israel Express Service di Msc sarà la seguente: Haifa, Ashdod, Valencia, Rotterdam, Anversa, Le Havre, Alexandria, Haifa.

Il servizio "Ame" della Zim, invece, dopo aver scalato i porti asiatici toccherà Haifa, Ashdod, Felixstowe, Anversa, Amburgo, Limassol, Haifa, Ashdod e di nuovo in Asia.

Il nuovo accordo, oltre ad offrire ai propri clienti un maggior numero di toccate dirette, garantirà migliori tempi di transito, una maggiore capacità reefer e schedule più affidabili.

Il porto di Rotterdam si trasferisce ...in mare

Paolo Federici

MILANO - Rotterdam diventa un vero porto? E' una domanda che può apparire alquanto strana. Noi siamo abituati a pensare al porto come un luogo che si affaccia sul mare, mentre i maggiori scali del mondo sono collocati sugli estuari dei fiumi.

Rotterdam, ad esempio, è collocato sulla foce del Nieuwe Maas ed il nome Rotterdam nasce dal fatto che c'è una diga (dam) su un piccolo fiume, il Rotte, che si unisce al Nieuwe Maas proprio nel cuore della città.

Anversa, altro esempio, è situata sulla riva destra della Schelda, a circa 90 km dal mare del Nord! Amburgo, poi, sorge sulle rive dell' Elba. Esattamente nel punto in cui i fiumi Alster e Bille sfociano in quel fiume, che 110 km più a nord-ovest sfocia a sua volta nel Mare del Nord.

New York è sullo sbocco del fiume Hudson, Buenos Aires e Montevideo sono entrambi sulla foce del Rio de La Plata. Shanghai è situato sul fiume Huangpu nel delta del Chang Jiang.

In giro per il mondo il concetto di porto, una struttura che noi intendiamo affacciato sempre e solo sul mare, è diverso. E allora ecco la novità: Rotterdam, non potendo più estendersi "sul fiume" si trasferisce in mare aperto. Gli olandesi, infatti, stanno costruendo il più grande porto a mare d'Europa.

Stanno costruendo una nuova diga marittima fissa di 3,5 chilometri di lunghezza, tanto quanto il previsto ponte sullo stretto di Messina, che servirà a proteggere il futuro porto. Per costruirla stanno sistemando in acqua ventimila blocchi di cemento, enormi cubi di 2,5 metri di lato e del peso di 40 tonnellate cadauno. utilizzando una speciale gru costruita apposta per portare a termine questa operazione.

Ben 700 persone stanno lavorando all'impresa che sarà ultimata nel 2013 e doterà Rotterdam del "nuovo" porto sul mare.

Nei giorni scorsi una delegazione del porto di Rotterdam era a Milano a raccontare un futuro che è già realtà. Rotterdam è un porto che è cresciuto grazie a collegamenti ferroviari che raggiungono tutta l'Europa e ad una rete di canali navigabili che permette il trasporto "interno". Il contrario, facilitati anche da una diversa orografia, di quanto accade in Italia.

La delegazione ha anche messo in luce la snellezza degli adempimenti doganali che si basa su un unico interlocutore, sulla dogana olandese, per le molteplici esigenze della clientela. E' quello che noi chiamiamo "sportello unico" e che è ancora un sogno nel cassetto. Hanno mostrato gli "scanner" che controllano velocemente tutti i containers movimentati nel porto. Per loro i controlli radiometrici sono un gioco da ragazzi da noi sono problema insormontabile. Il mondo sta andando avanti, alla grande anche senza di noi.

La terna del porto è arrivata a Roma Merlo si prepara a concedere il bis

Tutto appare banale, davanti alla tragedia. Ma le scadenze vanno rispettate. Così ieri ha preso la via di Roma la terna dei candidati per la presidenza dell' autorità portuale di Genova. Gli enti avevano già individuato le loro scelte, a cominciare dal presidente della Provincia Sandro Repetto, che ha confermato il presidente uscente Luigi Merlo, per continuare con il sindaco Marta Vincenzi, che si è affidata al docente Renato Midoro, fino al presidente della Camera di Commercio Paolo Odone che, dopo il rifiuto del presidente degli spedizionieri Roberta Oliaro, ha scelto il dirigente della Filse Walter Bertini. Nelle prossime settimane il ministro Altero Matteoli indicherà il nome del prescelto (quasi sicuramente Luigi Merlo), ricevendo la rapida intesa dal presidente della Regione Claudio Burlando. Poi toccherà alle commissioni parlamentari competenti pronunciarsi, anche se con valore consultivo. La partita, comunque, sembra appassionare la città. Al sondaggio lanciato dal sito di Repubblica, e scattato il 2 novembre, ha già risposto quasi un migliaio di utenti, premiando al momento Merlo. Quattro anni fa Merlo venne nominato nel pieno del caos giudiziario e il giorno prima che il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano firmasse lo scioglimento delle Camere dopo la caduta del governo Prodi. Chissà che non gli tocchi una coincidenza simile, per la rielezione.

L'aumento della dimensione delle portacontainer inciderà sullo sviluppo dei porti mediterranei

Trenchard (APM Terminals): un altro elemento che guiderà l'evoluzione degli scali sarà la crescita demografica

L'incremento della dimensione delle navi portacontenitori e la crescita demografica sono elementi che guideranno lo sviluppo e l'ampliamento dei porti dell'area del Mediterraneo. Lo ha sottolineato John Trenchard, direttore per gli investimenti portuali per l'Europa e il Mediterraneo della società terminalista APM Terminals (gruppo armatoriale A.P. Møller-Mærsk), intervenendo alla quarta edizione della Med Freight Conference tenutasi la scorsa settimana ad Istanbul.

«Le società di navigazione - ha spiegato Trenchard - stanno cercando di aumentare le dimensioni delle navi che approdano al mercato turco, che è un candidato naturale per il tonnellaggio generato dai servizi Asia-Europa». Il manager di APM Terminals ha osservato che l'ultima generazione di Ultra Large Container Ships (ULCS), che raggiunge la capacità di 18.000 teu, sarà probabilmente impiegata sulla rotta commerciale Europa-Far East che transita nel Mediterraneo attraverso il canale di Suez dato che sinora ogni nuova ULCS è stata immessa su questa rotta. Si prevede - ha ricordato - che la prima di queste navi entrerà in servizio nel 2013. Inoltre le navi che attualmente sono utilizzate nei collegamenti tra Asia ed Europa verranno impiegate nei servizi attualmente operati con navi più piccole.

«La progettazione dei porti - ha rilevato Trenchard - dovrà riflettere i progressi compiuti nella progettazione delle navi e le loro nuove esigenze operative». Entro il 2014 - ha spiegato - oltre 260 navi portacontainer della capacità di almeno 10.000 teu saranno immesse nella flotta mondiale e ciò richiederà una nuova accessibilità e miglioramenti di produttività ai container terminal e ai porti.

Se i porti dell'Europa meridionale - ha rilevato Trenchard - sono stati progettati per tassi di crescita del traffico containerizzato più lenti, per gli scali del Nord Africa e della Turchia, in particolare, sono previsti potenziali di crescita entusiasmanti. «La Turchia - ha detto il rappresentante della società terminalista olandese - ha alcuni porti molto validi al servizio di un'economia in rapida espansione e qui la sfida sarà quella di sviluppare attività di livello mondiale».

Attualmente APM Terminals è presente nell'area mediterranea con terminal e attività nei porti di Algeciras, Port Said, e Gioia Tauro e a Poti, nel Mar Nero, nonché con attività terminalistiche nel porto marocchino di Tanger Med, appena fuori lo Stretto di Gibilterra. Inoltre la società ha in fase di sviluppo la nuova piattaforma terminalistica del porto di Savona Vado.

Industria frenata dalla manovra

Emanuele Scarci

MILANO

Per l'industria italiana il futuro si colora di rosso già dall'anno prossimo e, nel biennio 2012/13, sfumeranno 94 miliardi di fatturato, tra minori spese per consumi e contenimento dei listini, a causa della manovra governativa di settembre: questo lo scenario, tutt'altro che rassicurante, che traccia l'80° rapporto "Fare impresa in tempi incerti: quali prospettive per l'industria italiana" che viene presentato questa mattina a Milano. Il rapporto è curato da Intesa Sanpaolo e Prometeia.

Il rapporto sconta le mille incertezze del Sistema Italia in questo momento ma non la possibilità di una nuova recessione in Europa (in settembre la produzione industriale tedesca è calata del 2,7%, il trend di quella italiana si conoscerà giovedì) e di una nuova manovra governativa che segua l'agenda dettata dalla Ue. Quindi lo scenario potrebbe risultare anche più pesante. Quest'anno il fatturato dell'industria manifatturiera dovrebbe crescere, a prezzi costanti, dell'1,3% ma nel 2012 scivolerà in rosso fino allo 0,5%. A quel punto avremo recuperato meno della metà del 14,5% perso nel solo 2009. Rosso lampeggiante anche per la domanda interna -0,5% ed export dimezzato rispetto al 2011. «Nonostante tutto - osserva Stefania Trenti, del Servizio studi e ricerche di Intesa SanPaolo - solo l'export può garantire al nostro Paese di limitare le perdite e tornare a crescere, nel 2013, a tassi superiori all'1%. Sul mercato interno invece risulteranno penalizzati soprattutto le imprese collegate ai beni durevoli: auto, elettrodomestici, mobile-arredo. Fermo l'agro-alimentare e in lieve progresso il farmaceutico e la meccanica». In coma profondo fino al 2013 l'edilizia.

«Non dovremo aspettare la prossima manovra governativa - anticipa Francesco Mangione, presidente della calabrese Spi finestre, produttrice di infissi - per registrare l'ennesimo rovescio: l'incertezza legata a una possibile revisione del 55% per gli interventi di risparmio energetico sta creando già da mesi sfiducia e diffidenza negli acquirenti. Molti temono che il governo possa assumere provvedimenti retroattivi. E noi continuiamo a tenere 40-45 addetti su 150 in Cig. Il 2011 è net-

tamente peggiore del 2009».

Diversa la storia della leccese Fontana Group, operante nell'engineering e negli stampi per carrozzeria auto per Ferrari, Audi, Bmw e Mercedes. «Siamo riusciti in buona parte - commenta Walter Fontana, presidente del gruppo - a internazionalizzare la nostra e svincolarci dall'Italia: dopo un biennio difficile oggi siamo in piena espansione. Grazie soprattutto agli stabilimenti aperti in Turchia e Romania che hanno proiettato il fatturato estero al 65% del totale. In portafoglio abbiamo il 60% degli ordini acquisiti fino al 2016».

Per Alessandra Benedini, di Prometeia, «nell'ultimo triennio, il grado d'internazionalizzazione si è accresciuto in quasi tutti i settori, portando l'export a crescere a un ritmo medio annuo del 7% nel biennio 2010-11. La propensione all'export del manifatturiero è salita dal 36% del 2008 al 39 di quest'anno».

Nel 2010 il 30% delle Pmi ha chiuso i bilanci in perdita. «Quest'area - aggiunge Trenti - ci preoccupa molto per la possibile uscita dal mercato di molte imprese». Sul fronte delle cosiddette "multinazionali tasca-bili" invece «queste hanno patito meno la crisi - conclude Benedini - perchè sono più strutturate e internazionalizzate. Il nucleo di queste aziende molto performanti rimane inalterato, sia pure con qualche innesto, e rimane uno dei motori della nostra industria».

Ma come far fronte al risanamento del bilancio pubblico senza accelerare il processo di deindustrializzazione? «La coperta è corta - conclude Mangione - ma è sbagliato sfasciare tutto. Le scelte devono essere mirate ma non si possono minare le basi dell'industria che costituisce una delle poche certezze del nostro Paese».

I SETTORI

Mobili, costruzioni ed elettrodomestici tra i più colpiti mentre tiene la meccanica al traino della domanda estera

MANAGERITALIA

I dirigenti: pesa il gap di credibilità

Il Paese ha perso credibilità e questo danneggia il nostro lavoro. È la conclusione degli oltre 1200 manager intervistati via web da Manageritalia. Per la stragrande maggioranza (95,6%) la credibilità dell'Italia negli ultimi 4/5 mesi è peggiorata e le conseguenze economiche sono pesanti: rinuncia a investire in Italia da parte di aziende estere (82,2%), perdita di occasioni da parte di aziende italiane come fornitori di aziende estere (64,3%), maggiori difficoltà ad andare sui mercati internazionali a trovare fornitori e partner (61,1%).