

RASSEGNA STAMPA 15 NOVEMBRE 2011

Fonte:



Burlando promuove merlo presidente

Genova. Il presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando, ha espresso al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che l'aveva chiesta venerdì sera, l'intesa sul nome di **Luigi Merlo** per la nomina a presidente dell'Autorità Portuale di Genova. Lo rende noto il portavoce del governatore ligure. Si avvia dunque verso la conclusione l'iter per la conferma alla guida dell'Authority di Merlo, che è il presidente uscente e il cui mandato era in scadenza. La procedura per la nomina, partita con la presentazione delle tre candidature degli enti locali, tra cui quella di Merlo, proseguirà ora con la trasmissione della pratica alle commissioni Trasporti di Camera e Senato. Il parere di queste ultime, però, non è vincolante.

«GENOVA? PUÒ COMPETERE CON ROTTERDAM»

Genova - «Questa è davvero una città fantastica», dice **Orazio Stella**, mentre un sole primaverile illumina le acque calme del Porto Antico. Terzo piano dei Magazzini del Cotone: gli yacht dei milionari a pochi metri, il centro storico alle spalle, i container del terminal di Calata Sanità sullo sfondo, a unire simbolicamente la zona dello svago con quella del lavoro. Non è un caso che la sede di **Maersk Line** sia qui, nel cuore di una città che «era e resta una delle capitali mondiali dello shipping». Una città forse «poco conosciuta», ma che «merita di essere visitata e apprezzata». «Pensi che a volte», racconta, «passo la pausa pranzo vagando fra i vicoli». Quarantacinque anni, milanese di origini pugliesi, ex manager di SocGen, Xerox e Guidant, Stella è dal 1° settembre il nuovo amministratore delegato di Maersk Italia, prima compagnia di linea al mondo.

Iniziamo da qui: dal rapporto di Maersk con Genova.

«Maersk ha scelto questa città per una precisa scelta strategica. Lo dico senza mezzi termini: dal punto di vista logistico Genova è una città difficile. Viaggiare partendo da qui, magari per raggiungere posti come Malta o l'ex Jugoslavia, è davvero complicato. Ma l'importanza che ha Genova nello shipping è tale da rendere impossibile un'alternativa. È questo il motivo che ha indotto Maersk ad avere la sua base qui».

Avere una base, per un gruppo come Maersk, significa credere, o quantomeno sperare di crescere. Quali sono i vostri obiettivi?

«Guardi, in questo momento economico la prudenza è obbligatoria: stiamo entrando in una fase congiunturale che rende complessa ogni pianificazione. Fatta questa premessa, le rispondo con un dato: quello italiano, per Maersk, è il secondo mercato europeo. Sappiamo di essere un soggetto importante ma non predominante, ma crediamo che esistano spazi di crescita».

In qualche settore particolare?

«Più che sui singoli settori, stiamo cercando di cambiare il nostro approccio al business. Per troppo tempo lo shipping si è limitato a trasportare un box dal punto A al punto B, senza preoccuparsi della merce contenuta in quel box. Oggi crediamo sia arrivato il momento di rivoluzionare il nostro ruolo, dando più peso alla soddisfazione del cliente finale».

Quali prospettive ha, secondo il punto di vista di Maersk, il porto di Genova?

«Dipenderà molto dalla volontà di investire in infrastrutture da parte di chi governerà nei prossimi anni. Personalmente posso dire che da quando mi occupo di shipping mi sono reso conto che in questo paese esistono praterie da affrontare, in tema di infrastrutture. L'Italia è, per sua natura, il porto naturale di riferimento di gran parte d'Europa, fatta eccezione per il Benelux e la Germania del Nord. Non vedo per quale ragione, per tornare alla sua domanda, Genova non debba essere messa in condizione di competere con Rotterdam».

A proposito di infrastrutture: Apm Terminals ne sta realizzando una molto importante, e altrettanto discussa, a Vado Ligure. Lei saprà che gli operatori genovesi non sono entusiasti di questa iniziativa. Giovanni Cerruti, presidente di Assagenti, l'ha definita "inutile".

«Non sono in grado di stabilire, oggi, quale sarà il successo commerciale di quell'opera. Una cosa però posso dirla: conoscendo il modo di lavorare di Apm, sono certo che sarà una struttura di eccellenza, che contribuirà anche alla crescita di Genova. La presenza di un nuovo terminal innalzerà gli standard qualitativi della portualità ligure. Romperà degli equilibri? Probabile. Costringerà qualcuno a rivedere la propria posizione? Credo di sì. Ma questo dipenderà solo dal mercato».

I noli marittimi sono una nota dolente per tutti i player. Non crede che stiate pagando, anche voi di Maersk, la corsa frenetica a nuove costruzioni degli anni scorsi?

«Le vere conseguenze dell'overcapacity devono ancora materializzarsi. Le scelte operate da Maersk sono andate in una precisa direzione: noi siamo convinti che le economie di scala si possano realizzare solo con le mega ships. E siamo altrettanto convinti che i player che non si adegueranno a questa filosofia avranno seri problemi. Tornando ai noli, è vero che oggi sono insostenibili, ma è anche vero che la qualità dei servizi avrà un peso sempre più importante...».

In che senso?

«Come dicevo poco fa, operare nello shipping non può ridursi al trasporto di un container. Dobbiamo imparare ad attribuire il giusto peso al valore aggiunto, a cominciare dalla puntualità. Il gruppo Maersk, per farle un esempio, ha lanciato una sfida rivoluzionaria: sulle rotte giornaliere Far East-Nord Europa garantiamo una puntualità del 95%. Capiamoci: non sarà certo una penale di 200 dollari a contenitore a fare felice il cliente in caso di ritardo, ma un riscontro tangibile è comunque qualcosa di importante. Non dimentichiamo che, a livello globale, ogni tre container movimentati uno è in ritardo di almeno 24 ore. In uno scenario del genere, l'affidabilità di un vettore diventa un elemento fondamentale».

Intendete importare questo modello in Italia?

«Per il momento partiamo col Nord Europa. Ma, ripeto, siamo all'inizio di una autentica rivoluzione».

Nei porti italiani spesso i ritardi non dipendono da chi trasporta i container...

«Le barriere burocratiche possono avere lo stesso peso di quelle infrastrutturali: sono d'accordo».

Quanto incide la consapevolezza di questo gap nelle strategie delle compagnie marittime?

«I veri problemi potrebbero esserci nel caso in cui i porti stranieri più vicini, penso a Koper e a Marsiglia-Fos, dovessero accelerare i miglioramenti infrastrutturali già in atto. Questo è il vero pericolo che corre l'Italia».

FRANCESCO FERRARI

L'appello dei porti a mario monti

Roma. Il nuovo governo dia corpo alle misure necessarie «per garantire la crescita del Paese e l'equità sociale». È l'auspicio del Consiglio direttivo di Assoport, l'associazione dei porti italiani, che si dice «certo che ci saranno interventi mirati allo sviluppo della portualità». Da tempo infatti Assoport, che rivolge al senatore Mario Monti gli auguri per l'incarico ricevuto, invoca «poche semplici misure per sostenere la centralità del ruolo dei porti per il Paese - si legge in una nota del direttivo riunito oggi a Roma - in funzione dello sviluppo».

Tra le richieste, ribadite al nuovo governo, ci sono infatti «l'avvio di una effettiva autonomia finanziaria per le Autorità Portuali e il rafforzamento del loro ruolo e la semplificazione delle procedure», nonché «interventi finalizzati a favorire la competitività delle imprese che operano in porto e anche per chi investe nelle infrastrutture portuali». Il direttivo di Assoport auspica, infine, di «poter illustrare in maniera più dettagliata le esigenze del settore una volta insediato il nuovo governo».

Più forte il nemo

Marsiglia - CMA-CGM ed Hapag-Lloyd rafforzeranno il servizio **NEMO** fra Nord Europa, Mediterraneo, sud est asiatico ed Australia sostituendo le attuali 13 navi da 2.800 teu con altrettante portacontainer da 4.200, con un incremento di capacità di circa il 50%.

Il servizio congiunto prevede l'inserimento nel viaggio di ritorno di uno scalo a Kochi, sulla costa occidentale dell'India. La nuova rotazione del servizio sarà Tilbury, Amburgo, Rotterdam, Le Havre, Genova, Damietta, Fremantle, Melbourne, Sydney, Melbourne, Adelaide, Singapore, Port Kelang, Chennai, Colombo, Kochi (Vallarpadam), Damietta, Malta, Genova e di nuovo Tilbury.

Arriva il nuovo piano operativo per il porto è la fine di un'epoca

E' il piano che manda in pensione il vecchio piano e, di fatto, chiude un'epoca, quella della lunga e sofferta transizione fra porto pubblico e porto privato, con l'avvento impetuoso dei terminalisti e l'affermazione di un nuovo patto del lavoro sulle banchine genovesi. Il nuovo piano operativo triennale varato dal comitato portuale non mette sul piatto soltanto 400 milioni di euro di investimenti e una dozzina di grandi progetti tra nuove opere portuali e infrastrutturali, ma punta a superare l'impianto disegnato dal piano regolatore portuale firmato nel 2000 dall'allora presidente dell'authority Giuliano Gallanti. In una linea di continuità operativa che, dopo la parentesi dell'Affresco di Renzo Piano sostenuto da Giovanni Novi, è ripreso con l'attuale inquilino di palazzo San Giorgio Luigi Merlo, il porto ha definito i suoi perimetri e fissato i nuovi spazi operativi. E ora, avviate le opere che concludono quel piano, si prepara a disegnare il nuovo volto di una Lanterna che deve fare i conti con il gigantismo navale, la velocità delle operazioni di carico e scarico della merce, la progressiva "cannibalizzazione" della merce dentro ai container. Via, quindi, con i riempimenti fra i denti del pettine di Sampierdarena, esattamente come aveva indicato Gallanti, e via con la realizzazione di grandi piazzali a terra, tutti collegati con una nuova viabilità ferroviaria destinata a camminare ben oltre la cinta portuale e a spingersi fino ai retroporti del Basso Piemonte.

Oltre 20 mila accessi in un mese, dall'Italia ma anche dall'estero. Corre il nuovo sito dell'autorità portuale. Dallo 'switch off' del 14 ottobre, sono stati 13.162 gli accessi, a cui vanno aggiunti gli 8.637 visitatori sulle pagine di servizio. Utenti in maggioranza italiani, ma numerosi anche tedeschi, francesi, svizzeri, spagnoli e americani. (dalla prima di economia)

Dal prossimo anno, però, con l'avvio del nuovo piano regolatore portuale, tutto cambierà e si comincerà a camminare sulle linee indicate dall'Europa, attraverso la direttiva oggi in preparazione. Genova farà ancora una volta da apripista per quanto riguarda i meccanismi di finanziamento, le previsioni programmatiche e il porto sostenibile. E già il "Pot" appena approvato comincia a ipotizzare questo scenario. Per il momento, però, si lavora sul futuro prossimo, vale a dire il biennio 2012-2013, arrivando fino al 2014 con un investimento 400 milioni (170 nel 2012, 145 nel 2013 e 55 nel 2014).

Il piano si muoverà, dal punto di vista infrastrutturale, su sette ambiti: riparazioni e costruzioni navali (adeguamento e potenziamento dai bacini di carenaggio al ribaltamento a mare di Fincantieri); il Piano del Ferro (interventi propedeutici al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria nello scalo genovese tra cui in particolar modo la ristrutturazione dello scalo merci fuori muro con la nuova elettrificazione dei binari); riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento al Parco Campasso; il nuovo raccordo ferroviario al bacino portuale di Voltri; la ristrutturazione di fabbricati. Completano il piano d'intervento tutte le opere complementari al completamento di Calata Bettolo con la piattaforma ecologica, il nuovo impianto per le rinfuse liquide e il progetto bunkeraggio a Calata Olii minerali. Previsti, infine,

interventi di riqualificazione a Sampierdarena tra cui lavori a ponte Libia, ponte Somalia, calata Inglese, calata Massaua, calata Derna, ex Idroscalo.

«Penso sia opportuna una riflessione più generale sulla pianificazione e sulla realizzazione delle opere portuali negli scali italiani - spiega Merlo - Molti dei porti prevedono piani di sviluppo ciascuno di centinaia di milioni di euro con un orizzonte temporale che in alcuni casi va oltre il triennio senza che via sia alcuna copertura finanziaria a supportarli. Se facciamo la somma di tutti i piani arriviamo ad alcuni miliardi, è credibile tutto ciò, ma soprattutto è un corretto impiego di risorse pubbliche? Se non c'è responsabilità da parte di tutti, sia a livello nazionale che di singolo porto, queste opere rischiano di non essere coerenti con le reali prospettive di mercato. Occorre avere la responsabilità di interrompere il ciclo vizioso dell'effimero e dei libri dei sogni: i drammatici eventi che hanno colpito la Liguria devono servire da monito, la nostra terra è fragile e intervenire sulle linee di costa sarà sempre più complicato. Le scelte pianificatorie dovranno tenere conto di elementi che spesso non appartengono alla tradizione della pianificazione portuale». La Turchia come nuova frontiera del business. Ieri in Camera di Commercio l'ambasciatore turco Hakki Akil ha incontrato oltre cento rappresentanti di autorità, corpo consolare e aziende, dopo l'introduzione del presidente Paolo Odone e la chiusura del console di Turchia a Genova Giovanni Guicciardi Sono 103 le aziende nautiche italiane che da oggi, e fino al 17 novembre, esporranno nell'ambito delle collettive organizzate da Ucina Confindustria Nautica al Mets-Marine Equipment Trade Show di Amsterdam, il più significativo salone internazionale per gli operatori degli accessori per la nautica da diporto Via libera ai conti dei primi nove mesi del gruppo Boero dal consiglio di amministrazione guidato dal presidente Andreina Boero: ricavi consolidati a 92,2 milioni di euro, risultato operativo di 2,8 milioni. Utile netto di 647 mila euro. Posizione finanziaria netta pari a - 53,3 milioni «Guardi, non ho più un centimetro libero. Ho bisogno di spazio perché i traffici continuino a crescere. Ho bisogno di efficienza, di servizi, perché io la mia parte la faccio fino in fondo e l'anno prossimo investirò altri quindici milioni di euro in questo porto». Aldo Spinelli cammina veloce sul piazzale del suo Rebora Terminal. È alla vigilia di una missione-lampo in Germania, ad Amburgo. A fare che, commendatore? «Eh, quando torno lo dico - risponde sornione Spinelli - Comunque vado a cercare di far crescere ancora di più il terminal, anche se poi devo trovare lo spazio per farci stare tutto». Meglio, comunque, aver problemi di traffici in esubero, che il contrario. «Quest'anno stiamo andando davvero bene - spiega - La crescita dovrebbe essere del 62 per cento. Sono risultati importanti che mi spronano a continuare nel piano di investimenti. Presto arriverà una nuova maxi-gru gommata che costa due milioni di euro e che sarà l'avvio di un piano di sviluppo da quindici milioni».

Per il suo progetto di crescita, Spinelli chiede da tempo spazio al vicino Terminal Rinfuse, ma anche ad altre aree limitrofe. L'accosto dell'ex Ignazio Inglese potrebbe garantire uno sfogo fondamentale. «Per me sarebbero ventimila metri quadri preziosissimi quelli che potrei avere dalle Rinfuse - spiega - Ma attendo da tempo che si proceda con la demolizione dei vecchi silos. Sarebbero altri seimila metri quadri. E poi sto sempre aspettando che partano i lavori per i nuovi binari ferroviari, un'opera fondamentale per garantire un più giusto equilibrio nella movimentazione della merce, fra gomma e ferro». Nei giorni scorsi, Spinelli si era anche lamentato dei tempi di attesa per l'attività di rimorchio delle navi dirette al suo terminal. «Ho interessato l'autorità portuale e la Capitaneria - dice - Tenere le navi in rada più del necessario è un costo». Si

sarebbe però trattato di un problema risolto nell'arco di una giornata, come Repubblica ha verificato sentendo direttamente la Rimorchiatori Riuniti (che non ha problemi di mezzi disponibili e, anzi, vedrebbe con ovvio favore l'aumento delle sue attività). Soddisfazione, infine, da parte di Spinelli, per la nomina-lampo del Merlo-bis. «Bene che sia ancora lui a guidare il porto - chiude - E positivo per il porto che sia risolto tutto così velocemente».

(mas. m.) Ora Monti. Un cambio atteso, necessario e voluto. Un governo che metterà ognuno davanti a se stesso. Genova osserva quei 1.900 miliardi di debito pubblico che rischiano di soffocarla insieme all'Italia. Genova è una città troppo disillusa ed attenta per non riconoscere in quel mostro che avanza pezzi della propria storia passata. Che va riletta. Lì dentro ci sono anche gli interventi a pioggia ed i container di lire spesi per i ripetuti salvataggi di Iri. I pareggi di bilancio e le ricapitalizzazioni eseguiti dallo Stato per Italsider, Finmeccanica, Fincantieri, spesso contro ogni logica economica e finanziaria. In quel debito ci sono i costi di prepensionamenti che risolvevano i problemi contingenti, ma bruciando in un calderone comune anche grandi ed utilissime professionalità. Il tutto semplificando la vita della politica in maniera molto più rapida rispetto al cercare soluzioni di innovazione e riconversione nelle situazioni deficitarie della grande impresa pubblica. Solo un esempio di quelli che sono i costi di una politica facilona. Il debito va tagliato e la ripartenza sostenuta non o solo a denaro, come dicono tutti, ma con la riduzione di benefici. Dunque un po' meno di tutto per tutti: meno Stato, meno diritti troppo acquisiti, meno semplicità di accesso ai servizi generalizzati. In sostanza comparazione sincera tra diritti ottenuti e mantenuti e doveri espletati o in corso di erogazione. Un redde rationem che sarà bene interiorizzare, visto che inevitabilmente prestissimo il concetto di patrimonio subentrerà, o quanto meno affiancherà, il mero concetto di reddito, diventato troppo vecchio e stanco per non essere aggirato da chiunque ci provi. Chissà cosa penseranno gli ispettori del Fondo Mondiale Internazionale e quelli dell'Unione europea dell'economia di territorio della Liguria. Chissà dove "consigliarono" di tagliare, rivedere, rabberciare. Ora la situazione è davvero molto complessa. Dire grave significa poco. E' un intreccio di fattori che, in condizioni normali, avrebbero potuto essere affrontati un po' alla volta o, quantomeno, separatamente. La ferita è dolorosa, ma probabilmente meno delle cure che da oggi saremo chiamati a mettere in pratica. Il Presidente della Repubblica ha detto due settimane fa che l'Italia deve salvarsi da sola. Perché può. La complessità della situazione si legge in tre fattori coesistenti: diminuzione dell'occupazione, numeri cedenti sulla produzione, aumento dell'inflazione. In breve meno disponibilità di reddito per le famiglie e contestuale aumento del costo della vita, il tutto con una nuova recessione che ci attende come un muro dietro una curva a gomito in discesa. In città questo si legge tanto nella crisi della grande industria (i fermi di Fincantieri come esempio) quanto nella chiusura della micro, con il commercio al minuto che va scomparendo. Lasciando a casa più gente di quanto si creda. L'inflazione scarnifica i portamonete di casa, superando di gran lunga la sostenibilità dei redditi. A Genova, tra agosto e ottobre, il termometro inflativo ha corso come nelle grandi febbri: da 2,8% al 3% fino al 3,5%. In soldi significa che, da agosto ad oggi - con un esempio numerico - spendendo 100 euro nei medesimi prodotti, si torna a casa con quasi il 30% di beni in meno.

Ripresa lenta

Le aziende rivedono i piani al ribasso

MONICA ZUNINO

La parola d'ordine è «incertezza», quella che fa rivedere al ribasso i piani di investimento alle aziende con almeno venti addetti interpellate dalla Banca d'Italia, che pure nei primi nove mesi dell'anno hanno registrato un aumento del fatturato.

Per la Liguria resta difficile agganziare la ripresa: l'economia della regione ha sentito più tardi rispetto agli altri territori la crisi, ma la stessa lentezza caratterizza anche l'uscita dal tunnel. L'analisi di Bankitalia sui primi nove mesi del 2011 presenta ancora una situazione difficile. «Per quanto riguarda l'industria - spiega Enrico Beretta, responsabile dell'ufficio studi della Banca d'Italia, tabelle alla mano - abbiamo avuto un anno e mezzo di lenta ripresa e un 2011 stazionario, in cui ordini e produzione si sono stabilizzati su livelli ancora inferiori a quelli pre-crisi». Vanno bene hi-tech, metalmeccanica e siderurgia, mentre cantieristica e impiantistica, invece, registrano difficoltà. L'export ha registrato una crescita del 22% tra gennaio e giugno, ben più della media nazionale e del Nord Ovest, ma il resto del Paese aveva già maturato la crescita nel 2010, sottolinea l'analisi di Bankitalia.

Non mancano le indicazioni positive, ma il quadro resta pesante. «In questi primi nove mesi dell'anno - sottolinea la direttrice della sede regionale di Banca d'Italia, Letizia Radoni - abbiamo registrato una crescita modesta ma soprattutto incerta. Siamo ancora sostanzialmente a valori di produzione e ordini precedenti alla crisi».

Sono cresciuti i traffici dei porti liguri, dell'1,3%, che sale al 4,9% per i container ma: «l'incremento complessivo degli scali liguri è stata comunque contenuto nel confronto con i porti del Mediterraneo occidentale (7,1%) e con quelli del Nord Europa (10,5%)» spiega ancora l'aggiornamento congiunturale di Bankitalia sull'economia ligure.

Nel mercato del lavoro gli occupati sono saliti dell'1,7 per cento, ma le assunzioni sono nella maggioranza dei casi legate a contratti flessibili. E cresce anche la cassa integrazione, del 5,5%, nei primi nove mesi del 2011 rispetto allo stesso periodo del 2010. A trainare l'aumento è la cassa integrazione straordinaria, che è quasi triplicata, mentre è diminuita quella ordinaria del 34,3%. Anche gli interventi in deroga sono diminuiti, del 12,8%, ma hanno coinvolto un numero maggiore di aziende, che significa un più diffuso ricorso agli ammortizzatori sociali da parte delle imprese di piccole e medie dimensioni.

Bankitalia si sofferma anche sul credito. I prestiti alle imprese sono aumentati del 2,3% a giugno, accelerando ad agosto e

Sondaggio

PESSIMISMO

Metà delle aziende ha rilevato un incremento del fatturato nella prima metà dell'anno, ma il 40% prevede un peggioramento nei prossimi sei e dodici mesi

Risparmio

DEPOSITI IN CALO

A giugno i depositi bancari delle famiglie e delle imprese liguri dono diminuiti dello 0,9%, facendo comunque registrare un miglioramento della tendenza rispetto alla fine del 2010 (-3,1%)

settembre con una crescita del 4 e del 5%. Ma c'è un "irrigidimento" da parte delle banche. «I criteri maggiormente restrittivi applicati dalle banche nella concessione del credito non riguardano la quantità ma il costo e le condizioni del credito» sottolinea Letizia Radoni. Sono aumentati i prestiti alle famiglie così come i mutui per l'acquisto di casa.

Il quadro generale comunque è ancora difficile. «Abbiamo sempre detto che la Liguria subisce il ciclo in ritardo e ritarda anche nella ripresa. Quello che si vede oggi è un chiaro ridimensionamento delle attese. È difficile essere ottimisti. C'è la grossa incertezza di un momento di passaggio. Col venimento dell'incertezza la situazione può cambiare» completa Beretta.

COMPAGNIE DU PONANT CEDUTA AI SAADE'

Marsiglia - Il gruppo francese **Cma-Cgm** ha ceduto la **Compagnie du Ponant** alla **Merit**, la holding della famiglia **Saadè** con sede a Beirut, in Libano. La Merit controlla l'80% del capitale di Cma-Cgm; con il 20% detenuto dalla turca **Yildirim**.

Fondata nel 1988 ed acquisita da Cma-Cgm nel 2005, la Compagnie du Ponant opera cinque navi da crociera. Lo scorso settembre la compagnia francese ha ordinato a **Fincantieri** una nuova nave da crociera extra-lusso di piccole dimensioni, per consegna nel giugno 2013. La nave, che batterà bandiera francese, avrà circa 10.700 tonnellate di stazza lorda, sarà lunga circa 142 metri e larga 20.

Il mondo dei trasporti deve apprezzare il lavoro di Giachino

ROMA - Nel momento in cui si interrompe il percorso del Governo per una nuova fase "tecnica" mirata, come detto dal presidente Giorgio Napolitano, a «scelte urgenti nell'interesse del Paese», il mondo dei trasporti non può dimenticare quanto fatto in questi oltre tre anni di attività dal sottosegretario Bartolomeo Giachino. L'apprezzamento per il suo lavoro non è solo di queste ore ma si è più volte riscontrato "trasversalmente", negli scorsi mesi, anche se con qualche distinguo, nelle parole di tutti i rappresentanti delle più importanti associazioni di categoria e politici anche di parte avversa.

Il sottosegretario Giachino, che ricordiamo resta presidente della Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica, ha lavorato senza sosta su questioni decisive per il buon andamento del comparto. Lo ha fatto non nascondendo mai quanto l'autotrasporto, il mondo in cui ha maturato in passato una grossa esperienza, sia un elemento decisivo per la nostra economia, un segmento a cui va dedicata tanta attenzione. Evitare il fermo di questo settore è una condizione necessaria per il buon funzionamento del Paese. La sua disponibilità al confronto, la sua costante presenza nei più importanti incontri, il grande lavoro, come quello sul Piano della logistica con l'individuazione delle famose 51 azioni, la concretezza e la cordialità di rapporto sono doti non comuni. Come non comune è l'umiltà, con la testimonianza delle proprie origini, la riconoscenza sempre testimoniata per il suo "grande maestro", il senatore Carlo Donat-Cattin, e la lealtà nei confronti del "mio Governo" e del "mio Ministro" da vero servitore delle Istituzioni e del Paese. Il mondo dei trasporti e della logistica si aspettano ancora tanto da Lei. Arrivederci, Sottosegretario!

Firmati accordi per l'autotrasporto. Accesso professione e ripartizione fondi nel 2012

ROMA - Due importanti protocolli riguardanti il mondo dell'autotrasporto, il primo sull'accesso alla professione e il secondo sulla ripartizione dei fondi a favore del settore per il 2012, sono stati sottoscritti nei giorni scorsi dal sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, nonché presidente della Consulta, Bartolomeo Giachino, e dalle associazioni di settore.

La firma è arrivata mentre il "Gestore" del Fondo di garanzia al credito per gli autotrasportatori confermava l' ammissibilità dell' intervento del Fondo riguardo alle fidejussioni bancarie a cauzione del regolare pagamento delle quote di pedaggio autostradale fatturate ai raggruppamenti di imprese, consorzi o cooperative, così come per l'ecobonus a garanzia del regolare pagamento del traffico effettuato nell'ambito delle cosiddette Autostrade del mare.

Partiamo dal primo protocollo cioè quello riguardante l'accesso alla professione. Al termine dell'incontro i partecipanti hanno convenuto «che è necessario, a meno di quanto strettamente indispensabile per la corretta esecuzione del Regolamento comunitario, mantenere inalterate le funzioni e i compiti attribuiti alle Province o agli altri Enti previsti dalla normativa vigente, compreso anche il Comitato centrale dell'Albo, nonché di fare salva la disciplina in materia di accesso alla professione già recata dal decreto legislativo 22 Dicembre 2000, n. 395, nonché l'assetto normativo vigente, con particolare riguardo alle disposizioni riguardanti l'accesso al mercato del trasporto su strada».

Pertanto tutti i dati contenuti negli archivi del centro elaborazione del Ministero, riferiti alle imprese di trasporto merci e di persone, che avranno i requisiti per esercitare la professione verranno acquisiti (accettati con riserva di verifica) dal Registro elettronico nazionale delle imprese così come previsto dal Regolamento (CE) n. 1071/2009.

Le imprese inserite nel Registro saranno autorizzate in via provvisoria, fino alla verifica dei requisiti, e potranno essere ammesse, sempre in via provvisoria, al mercato del trasporto internazionale anche se sono «impresa dispensata ai sensi dell'art. 18, del decreto legislativo 22 Dicembre 2000, n. 395 e successive modificazioni», oppure «impresa di cui all'art. 5, comma 1, del decreto ministeriale 28 Aprile 2005, n. 161, che ha ottenuto una valutazione positiva per l'esercizio dell'autotrasporto di merci in campo internazionale dalla Commissione istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione generale per l'autotrasporto di persone e cose e il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi», ed ancora «impresa di cui all'art. 5, comma 2, del decreto ministeriale 28 Aprile 2005, n. 161, già rientranti nel campo di applicazione dell'art. 1, comma 2, del decreto ministeriale 16 Maggio 1991, n. 198, che utilizzino solo autoveicoli dello stesso tipo e sempre che le disposizioni vigenti in materia di trasporti internazionali prevedano il regime della licenza comunitaria o dell'autorizzazione internazionale».

La Fedit (evoluzione della Federcorrieri) non ha sottoscritto l'intesa non condividendo il mantenimento del limite alle imprese superiori a 1,5 tonnellate e una capacità finanziaria pari a 50.000 euro per il primo veicolo e 5.000 per quelli successivi.

Il secondo protocollo firmato dal sottosegretario Giachino e dalle associazioni di categoria ha riguardato la definizione dei criteri di ripartizione dei 400 milioni di euro che la legge di stabilità 2012 «destina a misure di sostegno in favore del settore dell'autotrasporto, oltre agli importi strutturalmente previsti dalla legge di bilancio».

Questa la ripartizione: sgravi destinati al contributo "Rca" auto su "Ssn" e sulle spese non documentate per i trasportatori monoveicolari, 135 milioni di euro; riduzione sui premi assicurativi Inail, 91 milioni di euro; rimborsi dei pedaggi autostradali, 75 milioni di euro; "ecobonus" per i viaggi 2011, 30 milioni di euro; sgravi sulla tassa di possesso, previa verifica di compatibilità con la normativa comunitaria, 34 milioni di euro, e i caso di esito negativo della verifica 9 milioni di euro saranno destinati alle misure di ristrutturazione e 25 milioni di euro alla riduzione dei pedaggi; misure a favore della ristrutturazione del settore e della formazione 35 milioni di euro.

Ultima importante novità per il settore riguarda la decisione del Gestore del fondo di garanzia il cui comitato, come già detto, ha confermato l' ammissibilità dell' intervento del Fondo in tema di fidejussioni bancarie a favore di consorzi per la massimizzazione dei rimborsi dei pedaggi autostradali e degli ecobonus per l'utilizzo delle "autostrade del mare". Come è noto il Fondo ha già ammesso 2.500 aziende ed ha già concesso agevolazioni per 300 milioni di euro.

Il comitato ha deciso in base anche al parere tecnico del "Customer care agevolazioni" del Medio Credito Centrale.

«Fra i benefici economici e fiscali - è scritto nel parere - previsti nel corso degli anni dalla normativa nazionale per le imprese di autotrasporto, uno dei più significativi è il parziale rimborso (divenuto ormai strutturale) dei pedaggi autostradali. Sulla base del fatturato aziendale annuo è stabilita la percentuale di sconto, che può arrivare fino al 13 % (tetto fissato a livello comunitario).

Pertanto, associarsi consente di accedere, grazie all'aggregazione dei volumi di traffico a livello nazionale, alla fruizione del beneficio del rimborso dei pedaggi. Ciò rappresenta in realtà la motivazione principale che spinge un'azienda di autotrasporto ad entrare nella cooperativa.

Nella prassi le società cooperative, prima dell'attivazione del servizio, richiedono a garanzia dei pagamenti una fidejussione pari al valore di un certo numero di mensilità degli oneri complessivi per traffico autostradale dell'impresa di autotrasporto richiedente. La fidejussione bancaria deve essere rilasciata da un Istituto di Credito scelto dall'impresa».

Riguardo agli "ecobonus" la relazione evidenzia che «le Autostrade del mare sono le rotte marittime che collegano i porti più attrezzati e più importanti per il traffico delle merci e vengono servite da traghetti dedicati ad esse. Un autotrasportatore, invece di attraversare l'Italia da Nord a Sud o viceversa, può imbarcarsi su una delle numerose linee marittime che compongono il quadro delle Autostrade del mare e raggiungere la sua meta evitando traffico, stanchezza eccessiva, inquinamento e consumo del proprio mezzo. Per sostenere la diffusione e l'uso delle Autostrade del mare, il Governo ha predisposto un sistema di rimborso economico fino al 30% del costo dei biglietti marittimi, l' ecobonus, per gli autotrasportatori che scelgono le autostrade del mare.

La normativa di riferimento prevede un funzionamento di questi contributi analogo a quello dei rimborsi dei pedaggi autostradali, stabilendo delle premialità al raggiungimento di determinati volumi di tratte utilizzate. Costituendo dei raggruppamenti, si ha la possibilità di sommare le tratte utilizzate da tutte le imprese consorziate. Posto che la fatturazione dei biglietti marittimi avviene in capo al consorzio, che quindi ne risulta obbligato al pagamento, l'impresa associata è tenuta a rilasciare fidejussione bancaria a garanzia del regolare pagamento del traffico effettuato.

Ciò premesso - termina il parere di Customer care agevolazioni - considerata la finalità attinente all'esercizio dell'attività imprenditoriale e sulla base dell'orientamento condiviso dalla struttura operativa, si ritengono ammissibili all'intervento del Fondo di garanzia per le pmi fattispecie del tipo di quelle prospettate».

Provinciali forse domani in Authority a Livorno

LIVORNO - (R. R.) L'arrivo all'Authority di Livorno del segretario generale designato, Massimo Provinciali, dato quasi per certo nella mattinata di domani, mercoledì 16, potrebbe porre finalmente termine all'incredibile rosario di prorogationes che hanno consentito all'avvocato Giorgio Gionfriddo di continuare (con dubbia legittimità, secondo alcuni) ad occupare fino ad oggi l'ambita poltrona, nonostante il lungo tempo trascorso dalla scadenza del suo incarico che molti ritengono non prorogabile per più di una volta. Ad accreditare per domani l'ipotesi dell'insediamento di Provinciali, sono la convocazione dello staff dirigenziale dell'Authority da parte del presidente, Giuliano Gallanti e la scadenza, proprio in tale data, dell'ultima delle dilazioni con cui è stato irritualmente mantenuto in sella il segretario uscente al quale nella ex Unione Sovietica nessuno avrebbe potuto strappare l'ambitissimo premio Stakanov. Si è, infatti, appreso in questi giorni dalla stampa locale che l'avvocato Gionfriddo avrebbe rivendicato oltre 80 mila euri per ferie non godute.

Annunciati a Ravenna 154 milioni di interventi

RAVENNA - Interventi infrastrutturali per 154 milioni di euro totalmente programmati e con copertura finanziaria, sono previsti nelle delibere approvate dal Comitato portuale di Ravenna, che ha affrontato il bilancio preventivo 2012 e il programma triennale dei lavori 2012-14, destinando anche 134 milioni di portafoglio complessivo.

In programma opere di potenziamento infrastrutturale dello scalo ravennate e politiche ambientali come incentivazione al passaggio su rotabili nel trasporto merci e ricerca di forme alternative di approvvigionamento energetico per le navi. Tra gli obiettivi, anche l'innalzamento del livello di sicurezza del lavoro e della formazione del personale.

Per l'approfondimento del porto canale Candiano, in attesa dell'approvazione del Piano regolatore portuale ("Via" attesa entro l'anno), l'Autorità portuale ha inserito a bilancio 60 milioni, con i quali intende affrontare senza finanziamenti statali il completamento degli 11,50 metri di profondità, fino alla zona San Vitale, e il proseguimento fino a una media di 12,50 compatibilmente con i piani di sviluppo privati.

Oltre alla manutenzione straordinaria di banchine, fondali e strade, figurano i lavori di approfondimento del canale di accesso, del bacino d'evoluzione in avamposto e il progetto definitivo di adeguamento delle banchine operative.

L'Autorità portuale, si legge in una nota, si è ancora una volta impegnata nel contenimento della spesa corrente, riducendo come negli ultimi anni i consumi intermedi e concentrando le risorse «su interventi infrastrutturali in grado di fare leva su finanziamenti privati». E dunque «cercando di attuare appieno quel ruolo di volano dell'economia che un porto può esercitare». In tale contesto, le spese di funzionamento dell'ente sono «il 5,8 % delle risorse complessive disponibili. Oltre il 94% di queste ultime è investito per lo svolgimento dei compiti istituzionali».

Regione Calabria impegnata su Gioia Tauro

CATANZARO - «Alle critiche pervenute in questi giorni in merito ad un presunto scontro tra enti sulla situazione del porto di Gioia Tauro, vorremmo rasserenare gli animi e contribuire ad essere, come sempre, costruttivi», sostiene in una nota, la vice presidente della Regione Antonella Stasi. «Al tavolo promosso dal dirigente ministeriale Di Loreto, voluto dalla Provincia di Reggio - prosegue Stasi - non è stato invitato né il presidente della Regione, né la sottoscritta che comunque sta seguendo con attenzione le varie fasi sull'attuazione dell'Accordo di programma quadro di Gioia Tauro e anche quello che compete lo sviluppo dell'area industriale. La Regione sta continuando a lavorare per superare le criticità sull'Apq" riguardanti i lavori di competenza di Rfi. Le opere non sono partite ma non si conoscono neanche lo stato dei progetti e soprattutto non si riescono ad ottenere risposte chiare. A questo si aggiunge la beffa degli ultimi paventanti tagli sui treni in Calabria. E' importante oggi creare una forte sinergia, lavorando insieme in modo compatto anche con i ministeri competenti al fine di incidere con chi crede di poter scrivere e firmare atti importanti come un Accordo di programma quadro e poi disattenderli facendo trascorrere un tempo esagerato senza dare risposte. Allo stato attuale, lo abbiamo comunicato in passato, ci sono degli incentivi specifici che riguardano le imprese, che al momento non possono essere spesi. In particolare l'Apq prevede 50 milioni di euro, di cui 25 milioni messi a disposizione dalla Regione con fondi Por 2007/2013 asse 7, ed altri 25 milioni di euro messi a disposizione del Ministero dello Sviluppo economico attraverso il Pon Ricerca e competitività per misure importanti da destinarsi a "Contratti di investimento" da realizzarsi nell'area del retro porto. Fondi che però sappiamo non potranno partire se prima non vengono investiti il 35% delle risorse destinate alle infrastrutture».

«In ogni caso - sottolinea la vice presidente - i lavori dell'Apq non sono fermi. Sono ormai quasi ultimati i lavori relativi all'ampliamento del canale di ingresso al porto che consentirà l'approdo delle mega navi porta container in modo più agibile, così come è ormai pronto il progetto, con i relativi pareri positivi di Rfi e Ministero delle Infrastrutture, e che consentiranno in breve tempo di mandare a bando, entro pochi mesi, la realizzazione del gateway ferroviario, infrastruttura importante per un reale rilancio della logistica a Gioia Tauro. Nel corso dell'ultima riunione del Comitato portuale di Gioia Tauro è stata approvata la realizzazione del primo capannone da 50.000 mq per la logistica, da realizzarsi nella zona franca, destinato ad aziende che vogliono insediarsi nell'area ed usufruire dei vantaggi ivi previsti. Già diverse sono le richieste pervenute, di imprese interessate ad usufruire della presenza del più grande porto di transhipment del Mediterraneo, ma anche dei vantaggi offerti dalla zona franca e dalle iniziative poste in essere per le nuove imprese».

«Importante sarebbe sicuramente - sostiene ancora la vice presidente Stasi - aggiungere le opportunità derivanti dalla realizzazione della cosiddetta "piastra del freddo", discussione per la quale la Regione non è stata ancora interessata, confermando che al momento opportuno saremo pronti ad intervenire. Continuerà a riunirsi nei prossimi giorni il tavolo convocato dal Ministero delle Infrastrutture, che questa volta sarà convocato a Catanzaro dove, lo ricordiamo, la Provincia ed i comuni non sono interlocutori diretti perché non invitati. Il ministero vede la Regione come ente deputato a rappresentare sia la Provincia che gli enti locali, ma così come successe alla scorsa riunione, nessuno ne preclude la presenza. Sarà mia premura convocare un incontro preliminare per fare sintesi

sugli argomenti da proporre al tavolo e dunque rappresentare le questioni anche a nome degli enti locali, considerato che l'obiettivo di tutti è uno ed uno solo: salvare e rilanciare questa grande infrastruttura, senza divisioni, senza protagonismi e senza prevaricazioni. Con piacere constatiamo la presenza della Provincia agli ultimi incontri convocati dal Comitato portuale, nell'auspicio - conclude Stasi - che la presenza possa essere continua anche in futuro in modo da creare in quella sede la giusta sinergia per affrontare le questioni che riguardano il porto e che sicuramente tutti gli enti presenti tengono a cuore».

Il trasporto diventa più pulito con la funivia sotto terra

Giulia Mietta

La Liguria punta da sempre sul carbone come fonte primaria di energia e solo di recente si sta convertendo alle energie rinnovabili.

Ma anche sul fronte del tradizionale carbone non mancano le novità, prima fra tutte il progetto di interrimento della funivia di Savona. Più discusso, e ancora incerto, è invece il piano di un raddoppio della centrale di Vado di Tirrenio Power.

Per la nuova linea di trasporto carbone realizzata dalla Funivie spa di Savona l'ideale sarebbe stato entrare in funzione nel 2010, centenario della fondazione della società. Ora si punta al 2012. Dopo le prove generali d'inizio ottobre, il nuovo sistema è appena entrato nella fase di esercizio provvisorio. Un avvio operativo, dopo anni di attesa, per il doppio tunnel, sotterraneo e sottomarino, che collega la banchina del terminal Alti Fondali allo snodo intermodale di San Rocco e alla nuova stazione di carico dei vagonetti funiviari. «Fase molto delicata - spiega l'ad di Funivie, Gianluigi Miazza - per due mesi il funzionamento sarà affiancato dall'azienda costruttrice, poi servirà un altro anno di esercizio provvisorio». Il "taglio del nastro" del tunnel era avvenuto a gennaio, ma problemi nel collaudo e mancanza di autorizzazioni ministeriali hanno dilatato i tempi.

L'infrastruttura, costata 40 milioni finanziati dal ministero dei Trasporti, è iniziata nel 2004 ed è stata realizzata dal gruppo di imprese guidato dal Consorzio cooperative costruzioni. Il sistema a nastri trasportatori interrato, alimentato a energia elettrica, permetterà ai carichi di bypassare l'area portuale e quella urbana sostituendosi, a regime, al transito quotidiano di 300 camion, abbattendo le emissioni inquinanti. Non ci sono stime invece sull'abbattimento dei costi rispetto al trasporto su gomma. «Perché non è possibile

rapportare i due sistemi - afferma Miazza - l'aspetto davvero rivoluzionario è la sostenibilità ambientale, il tunnel consente di eliminare ogni impatto esterno, visivo e di dispersione delle polveri». L'infrastruttura trasporterà fino a 8 mila tonnellate di carbone al giorno.

Le due tranches della galleria hanno una lunghezza complessiva di 1.600 metri e sono connesse da un lato alle banchine (con un pozzo profondo 40 metri), dall'altro alle due linee funiviarie di valico (17 chilometri) gestite in concessione sempre da Funivie. Il progetto rappresenta anche un'opera di riqualificazione di un patrimonio industriale storico: la prima delle due linee è entrata in attività nel

1912, progetto capofila di interporto per rinfuse solide transappennino. Nel 1936, con la nascita dello stabilimento di Italiana Coke, la realizzazione della seconda linea funiviaria.

Oggi Italiana Coke - gruppo del genovese Augusto Ascheri, fatturato da 149 milioni - è azionista di riferimento tanto del terminal Alti Fondali quanto di Funivie spa, socio diretto al 47%, indiretto attraverso la società Filo (47%), insieme all'Autorità portuale di Savona (4%) e la compagnia portuale Pietro Chiesa (2%). Alla cokeria della Valbormida il sistema integrato di Funivie sarà collegato direttamente, attraverso una nuova teleferica.

«Queste opere - ricorda il presidente della Regione, Claudio Burlando - sono fondamentali per rendere meno impattante il ciclo del carbone. Il prossimo passo sarà la copertura dei parchi a San Giuseppe di Cairo». Il progetto sarà ultimato nel 2013. La pre-gara per l'appalto, da 40 milioni, si è conclusa con 26 richieste di ammissione.

In controtendenza rispetto a una Regione che negli ultimi dieci anni ha scelto di ridurre l'uso di carbone è l'ampliamento della centrale a carbone Tirreno Power di Vado. Un progetto che è però molto contrastato dalle comunità locali e la cui realizzazione non è dietro l'angolo. La società è controllata al 50% da Gdf Suez e al 50% da Energia Italiana (Sorgenia, Iren e Hera). La Conferenza dei servizi dell'aprile scorso ha indicato la strada con l'autorizzazione per un nuovo gruppo da 460 Mw e il rifacimento di uno dei due esistenti da 330 Mw al momento dell'entrata in esercizio del nuovo gruppo. Il secondo "vecchio" gruppo sarebbe smantellato tra 9 anni e l'eventuale sostituzione sarà subordinata alla valutazione dei risultati conseguiti. L'investimento stimato è lievitato da 800 milioni a 1,4 miliardi.

OPERA DA 40 MILIONI

Il sistema a nastri interrato permetterà di bypassare l'area portuale e urbana sostituendo il transito quotidiano di 300 camion

PIÙ ENERGIA

660

La produzione

Sono i Mw di produzione dei due gruppi a carbone (330 l'uno) dell'impianto di Tirreno Power a Vado Quiliano che si sommano all'unità a ciclo combinato da 800 Mw a gas naturale

1,4 miliardi

Già finanziato

Il costo del progetto di ampliamento della centrale di Vado dove dovrebbe aggiungersi un nuovo gruppo da 460 Mw di produzione a carbone: 200 milioni dovrebbero servire a costruire un impianto di energie rinnovabili per abbattere le emissioni di Co2