

INFORMARE

Forcieri (AP Spezia) sollecita un maggior riconoscimento della valenza dei porti per l'economia italiana

Necessario lo sviluppo di un sistema logistico nord-centro-est riferito in particolare ai porti della Spezia e Livorno

Il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, sollecita un maggior riconoscimento della valenza dei porti per l'economia italiana. Intervenendo oggi a Parma al convegno "Il disegno dell'interportualità italiana. La piattaforma logistica Tirreno-Brennero" organizzato dal CEPIM (Centro Padano Interscambio Merci), dall'Unione Interporti Riuniti (UIR) e dal Censis, Forcieri ha ricordato che «l'Iva generata dalle operazioni portuali ammonta ad oltre nove miliardi di euro annui. Non credo - ha aggiunto - che lo Stato possa sottovalutare la perdita di una così cospicua fonte di entrata. È necessario che ci sia una forte ripresa di attenzione nei confronti del nostro settore, perché se perdiamo competitività i traffici si sposteranno sempre più verso i porti del Nord Europa e del resto del Mediterraneo, mentre il nostro obiettivo è quello di recuperare competitività e quindi traffici e ricchezza».

«I porti - ha precisato Forcieri - generano ricchezza in termini complessivi ed occupazionali. Dobbiamo tutti fare massa critica e spingere perché l'iter della riforma della 84/94 sia velocizzata. Altri paesi europei hanno già provveduto a dotarsi di leggi più snelle ed efficaci che consentono ai loro porti di aumentare la competitività del settore di fronte a processi di cambiamento che anche noi dobbiamo assolutamente intercettare, pena il declino».

In particolare il presidente del porto della Spezia ha evidenziato i ritardi della portualità italiana nei confronti dei concorrenti più diretti: nel periodo 1995-2008 il traffico dei container movimentato dai porti mediterranei è cresciuto complessivamente del 321% passando da sette a 30,3 milioni di teu, mentre i porti italiani dell'Alto Tirreno (Genova, Spezia, Livorno e Savona), ad esempio, nel periodo sono cresciuti solamente del 100% passando da due a quattro milioni di teu dimezzando la propria quota di mercato dal 27,9% al 13,4% del 2008. Questo boom - ha rilevato Forcieri - è stato intercettato soprattutto dai porti spagnoli che hanno aumentato i loro volumi del 353%.

Parlando di logistica e di interportualità, Forcieri ha sottolineato la necessità di sviluppare un sistema logistico che coinvolga complessivamente tutti i porti dell'Alto Tirreno: «giudico positivo quanto sta avvenendo nel settore nord-ovest con riferimento al porto di Genova - ha spiegato - a questo oggi dobbiamo però affiancare un sistema logistico nord-centro-est riferito a tutto il sistema portuale dell'Alto Tirreno, in particolare ai porti della Spezia e Livorno. Se verranno messe in campo tutte le iniziative e create tutte le condizioni necessarie per mettere in atto questo sistema rispettando tempi non biblici, renderemo un servizio non solo ai territori coinvolti ma all'intero Paese».

«Il ruolo del Mediterraneo - ha concluso Forcieri - è ancora centrale e lo sarà ancora di più quando ci sarà un minimo di ripresa. Un'opportunità che dobbiamo cogliere. Oggi non riusciamo a servire neanche il mercato domestico. Oltre a questo dobbiamo invece rivolgerci efficacemente anche verso l'Europa centro orientale e la Baviera, che possono entrare a far parte del nostro bacino di riferimento».

LA NAZIONE

SOS DA FOSSAMAISTRA

«Ostaggi del ponte che non c'è»

Il completamento della campata sulla darsena tarda, viabilità e commercio ko

di **MANRICO PARMA**

RITA LANINI, titolare di un ristorante, medita di chiudere l'attività: «Non mi resta che abbassare la saracinesca, di questo passo non si va avanti», dice. Le fa eco **Francesca Engle**, proprietaria di una pizzeria: «Se trovo, vendo e apro un locale in un'altra zona della città». Sulla stessa lunghezza d'onda **Silviana Tripodi** che dietro al banco del suo bar allarga le braccia e osserva: «Non si lavora più come una volta, gli incassi sono in discesa».

Rita, Francesca e Silvana. Non riescono a nascondere la loro rabbia raccontando a *La Nazione* le rispettive esperienze di locali pubblici in crisi. Le loro attività si affacciano sul viale San Bartolomeo, a Fossamastra, quartiere pieno di disagi e di problemi (polveri, rumori, allagamenti, tanto per citarne alcuni) e dove il commercio arranca e rischia di esalare l'ultimo respiro. La collera degli operatori sta montando. Ce l'hanno con il ritardo degli interventi di rilancio. Primo fra tutti la darsena di Pagliari, finanziata con 12 milioni di euro, destinata a attività artigianali e direzionali legate alla nautica, su una superficie di 11 mila metri quadrati. L'opera venne inaugurata (sic) a metà del 2009. Oggi è ancora

nell'elenco delle incompiute, nonostante si dovesse ultimare il progetto entro il 31 dicembre 2008. Alla fine dello scorso anno la Regione ha dovuto chiedere addirittura una proroga lavori all'Unione europea per non perdere i finanziamenti.

RABBIA anche per la mancata apertura del ponte che attraversa il canale della darsena. Il cantiere ha diviso in due Fossamastra e da due anni costringe gli automobilisti a percorsi tortuosi.

«Viaggiando in auto sembra partecipare al giro dell'oca — dice ironicamente **Giovanni Arduini**, pensionato —. I problemi della viabilità stanno mettendo in ginocchio il quartiere. Personalmente, ho dovuto rinunciare all'orto che avevo dall'altra parte del ponte, in linea d'aria a pochi passi dall'abitazione». Rincarare la dose **Claudio Foce**, tabaccaio: «Meno male che i lavori del ponte dovevano durare quattro mesi. Ne sono passati ventiquattro e l'attraversamento è ancora di là da venire». Dello stesso parere **Erika Della Corte**, titolare di un negozio di alimentari: «Aspettiamo il ponte. Ma non solo. Fossamastra non ha aree di par-

cheggio, i marciapiedi sono sconnessi e pieni di insidie». «Siamo ridotti a quartiere ghetto — è ancora Francesca Engle —, chiusi in pochissimo spazio, penalizzati da una viabilità che non facilita circolazione di veicoli». Aggiunge Rita Lanini: «L'apertura della darsena di Pagliari rappresenterebbe una boccata d'ossigeno per le nostre attività. Favorirebbe la circolazione dei veicoli, il passaggio di persone. Per rendersi conto di cos'è Fossamastra basta venire la sera. Non gira un'anima, sembra ci sia il coprifuoco».

In tanti rimpiangono il periodo dei traghetti per la Sardegna e la Tunisia: portavano gente, lavoro, ricchezza. In tanti aspettano la realizzazione dei progetti del piano portuale: daranno un aspetto e una vita migliore a Fossamastra. I cittadini sono arrabbiati ma sperano in interventi rapidi. E' il caso di **Rossella Malerbi**, titolare di una panetteria: «Per noi commercianti la mancata apertura del ponte è stata ed è un colpo durissimo. Speriamo che l'opera sia ultimata presto come i lavori promessi per le fognature, visto che tante strade sono sotto il livello del mare e facilmente si allagano col maltempo».

RABBIA
Abitanti e operatori
lamentano disagi
e calo vertiginoso
degli affari

2009

E' l'anno dell'inaugurazione del porticciolo: mai aperto

4

Sono i mesi che si dovranno aspettare per l'ultimazione dell'opera

12

I milioni stanziati per la costruzione del centro artigianale-direzionale

«SOLO RITARDI TECNICI»

«Via libera a primavera» Parola di assessore

«IL PONTE sulla darsena? Avrebbe potuto essere aperto alla viabilità da qualche settimana. Ma il maltempo e la pioggia battente hanno impedito l'ultimazione dei lavori».

Cos'è **Maurizio Savoncelli** (nella foto), assessore comunale alla pianificazione territoriale e alle grandi opere, risponde alla domanda de *La Nazione* sul problema dell'allungamento dei tempi circa l'impiego della struttura che consente di riportare alla normalità il passaggio su viale San Bartolomeo a Pagliari. Sotto il profilo tecnico, nei prossimi giorni riprenderanno i lavori sul ponte della darsena, montato ad ottobre. C'è da aspettare un po' di tempo, cioè condizioni meteo favorevoli, per avviare il trattamento di posa dell'asfalto sul manto di acciaio. Si può ipotizzare che a primavera il traffico possa riprendere sul tragitto di viale San Barolomeo. Il ponte è stato più volte aperto e collaudato. Si tratta di una struttura mobile che a comando viene innalzata per consentire il passaggio di imbarcazioni che in altezza superano i 4,5 metri. L'operazione di apertura sarà disciplinata da un regolamento che prevede orari prestabiliti per l'ingresso dei natanti.

«IL FUNZIONAMENTO della darsena è legato all'agibilità del ponte. Non appena l'attraversamento sarà ultimato partiranno le attività nautiche», assicura **Giovanni Petriccioli**, presidente di Antoniana, la società

partecipata che ha in carico la fase operativa del progetto dei capannoni e del porticciolo di Pagliari. Aggiunge: «Gli stalli artigianali e gli spazi per uffici sono stati quasi tutti acquistati dalle aziende nautiche».

NON ABBIAMO fretta a completare la vendita. Quando entrerà nel vivo l'attività, la darsena avrà un'ulteriore fase di valorizzazione». Il conto alla rovescia sembra dunque iniziato. Che

però non fa cessare le polemiche. **Giacomo Gatti** (Pdl), ex assessore regionale, si era battuto a suo tempo per assegnare risorse alla darsena. Secco il suo giudizio: «E' una vergogna

GATTI
L'opposizione accusa
«Una vergogna»
All'attacco anche
la circoscrizione

non averla ancora ultimata». Sferzante anche il presidente della Circoscrizione del levante **Franco Arbasetti**: «Come al solito le opere che si fanno in questa città hanno sempre in ritardo. L'inaugurazione dell'estate scorsa a conti fatti è diventata solo una cerimonia di immagine».

M.P.



● Collaudo

Il ponte è già stato sottoposto alle prove tecniche di apertura e chiusura per consentire il passaggio di imbarcazioni alte oltre 4,5 metri

● Pioggia

Per il Comune l'allungamento dei tempi è in parte dovuto al maltempo che ha impedito la posa dell'asfalto sulla struttura metallica

● Battesimo

Secondo il presidente della circoscrizione l'inaugurazione della darsena avvenuta l'estate scorsa è stata un'iniziativa di pura immagine

>> LA POLEMICA

GENOVA: TIR VERSO IL BLOCCO DEL PORTO SIGLE SPACCATE

••• GENOVA. Un ultimatum: venti giorni di confronti con istituzioni locali e Autorità portuale per risolvere problemi «da troppo tempo aperti» e, in assenza di risposte, il blocco del porto (Genova, ma forse anche Savona e La Spezia) per sette giorni. Questo hanno deciso ieri gli autotrasportatori di Trasportounito Fiap riuniti a Genova: «Anche i più moderati - ha spiegato Maurizio Longo - sono decisi per una presa di posizione forte». Due i problemi maggiori: i tempi di attesa ai varchi, l'assenza di aree di sosta dedicate in assenza dell'auto-parco, di cui da lungo tempo si parla. Ma gli autotrasportatori sono divisi: Cna-Fita, l'associazione da cui proviene Longo, attacca l'iniziativa della sigla concorrente così: «Minacciare il blocco solo per avere attenzione mediatica e considerazione giocando sullo scontento e la rabbia significa non fare gli interessi delle imprese e del porto». Gino Angelo Lattanzi, responsabile regionale dell'associazione, ha chiesto le dimissioni di Longo dal Comitato portuale.

GNV METTE LA PRUA SUI TRAGHETTI DI STATO

Tirrenia, giallo sull'occupazione

Cgil: i nuovi proprietari avranno libertà di licenziare. Uil: meglio per i lavoratori se gli armatori italiani si fanno da parte

GENOVA. Nuovi timori agitano i sindacati riguardo il destino dei circa tremila lavoratori Tirrenia: fa paura l'ipotesi - ieri il *Secolo XIX* riferiva del fortissimo interessamento di Gnv - dell'acquisto dei traghetti di Stato da parte di una delle compagnie private italiane già operanti sullo stesso mercato, spesso sulle stesse linee.

In realtà due sono le fonti di preoccupazione. Da una parte, come detto, il pressing delle compagnie italiane: Gnv, che ieri non ha voluto commentare, starebbe già studiando un proprio impegno al terminal Multipurpose di Genova tenendo in conto di potersi appoggiare in futuro su una flotta "allargata" ad almeno parte dei traghetti Tirrenia. Le "sinergie" potrebbero essere molto costose dal punto di vista dei posti di lavoro. Dall'altra, il giallo dei paletti messi a tutela dei lavoratori nel bando per la privatizzazione: «Attenzione - rilancia Giacomo Santoro, Filt Cgil genovese - per la vendita della compagnia nulla è previsto a livello di clausola sociale: chi si compra i traghetti pubblici potrà licenziare senza vincoli».

La Cgil dà voce alle preoccupazioni che serpeggiano tra i marittimi. Le posizioni in campo sono le seguenti: l'ad Tirrenia Franco Pecorini, la set-



La protesta di un marittimo Tirrenia

timana scorsa, ha così avvisato: «La cosa importante, da parte di chiunque compri Tirrenia, è salvaguardare i posti di lavoro, che in questi anni è quello che io ho fatto assieme ai sindacati». Dall'altra la Commissione Ue, che ha più volte censurato l'Italia per come è stato gestito il dossier Tirrenia, ha già messo nero su bianco che nessun vincolo occupazionale dovrà essere imposto a chi rileverà la compagnia di Stato. Un consiglio che, secondo quanto risulta alla Cgil, il governo avrebbe già recepito nella stesura del bando. Intanto, il 28 di febbraio scadono i termini per la presentazione delle manifestazioni d'interesse, primo passo di un iter complicato che però dovrà essere

chiuso nel più breve tempo possibile per evitare multe da parte dell'Anti-trust europea.

Tra i nomi dei possibili interessati all'acquisto di tutta o parte della flotta pubblica c'è la Regione Sicilia (determinata a rilevare almeno Siremar, la controllata regionale pure "scartata" qualche mese fa diversamente da quanto fatto da Campania, Toscana e Sardegna con le rispettive regionali), operatori privati come Gnv e Moby, alcuni fondi d'investimento italiani.

«Non c'è e non credo ci sarà in futuro nessun problema occupazionale - getta acqua sul fuoco per la Uil Giuseppe Caronia - se la clausola sociale non sarà nel bando della privatizzazione, è comunque contenuta nel Dpcm del 31 dicembre che prolunga le sovvenzioni a Tirrenia e alle controllate». «Prima della presentazione del piano industriale - aggiunge - ci sarà comunque un confronto coi sindacati. Detto questo, noi l'abbiamo sempre sostenuto e lo ribadiamo che sarebbe molto meglio se alla gara non partecipassero compagnie di cabotaggio private: l'interessamento della Regione Sicilia, di un grande gruppo internazionale ancora non presente in Italia o anche fondi d'investimento sarebbe di gran lunga preferibile dal punto di vista del mantenimento dell'occupazione».

SAMUELE CAFASSO

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA / ANTON FRANCESCO ALBERTONI «Sos della nautica: salvateci ora oppure affondiamo»

*Appello al governo del presidente dell'Ucina:
vogliamo risposte sul nostro piano triennale*

Antonio Risolo

Genova «Questo silenzio assordante dopo il Salone nautico di Genova mi spaventa». Firmato Anton Francesco Albertoni, presidente dell'Ucina (Confindustria nautica) e amministratore delegato di Veleria San Giorgio (Casarza Ligure). Per «silenzio assordante» s'intende la mancata risposta del governo al grido d'allarme del settore nautico, lanciato a più riprese e, in particolare, proprio a Genova nell'ottobre scorso.

Basterebbe questo messaggio forte per chiudere qui un capitolo doloroso che si trascina da decenni sulla pelle di un comparto dell'eccellenza *made in Italy*, bistrattato e spesso maltrattato, ma che tanto ha dato, e molto potrà ancora dare, all'economia del Paese. E soprattutto che ha sempre saputo e voluto fare da sé. In questo messaggio, breve ma efficace, c'è tutta l'amarezza, e i mille problemi dimenticati, di oltre 500 aziende associate che allo Stato non hanno mai chiesto il becco di un quattrino, bensì provvedimenti, regole e interventi a costo zero.

Presidente, che fine ha fatto il piano triennale, otto punti ben chiari, per il rilancio del settore?

«Ogni tanto gli do una sbirciatina... Senta, le parlo con il cuore in mano. All'assemblea generale della nautica abbiamo fatto un intervento ragionato, senza richieste fuoriluogo. Abbiamo presentato un comparto che cresceva a due cifre di anno in anno, un comparto che occupa 35mila unità (oltre 120mila con l'indotto, ndr) e al cui interno esistono risorse-lavoro altamente qualificate».

Quasi tutti indicatori internazionali dicono che la crisi è superata...

«È vero, i mesi difficili sono alle spalle. Ma è altrettanto vero che abbiamo bisogno di interventi concreti, direi al 90% provvedimenti tecnici. Il piano triennale, con soli provvedimenti amministrativi, ci consentirebbe di ripartire appieno, sviluppando 3 miliardi di investimenti e 440 milioni di gettito Iva. Lo dico con forza: non possiamo più attendere e invociamo l'attenzione promessa».

Intanto, però, bisogna dire che la leadership mondiale sui grandi yacht è ancora tutta italiana. Non è poco.

«Vero. Di fronte a un mercato in forte calo, abbiamo reagito come meglio non potevamo. Il 2009 è stato un anno pesante che tuttavia nello scorso autunno, con i saloni di Cannes, Montecarlo e Genova ha

registrato una timida ripresa. Al contrario, non sono andati bene quelli di Barcellona e Parigi. Ma per tornare ai livelli pre crisi occorreranno anni».

Presidente, qualche numero significativo per capire meglio le vostre difficoltà...

«Questo comparto vantava un'altra gloriosa medaglia: zero ore di cassa integrazione.

Ora, alla fine del 2009, il nostro ufficio studi ci dice che i cassintegrati nelle nostre aziende sono circa il 35%. Prima dello scorso anno non avevamo mai chiesto aiuto agli ammortizzatori sociali, che hanno un costo enorme per la comunità. Ma forse è arrivato il tempo di cambiare linea, forse dobbiamo chiedere contributi diversi. E leggendo i giornali mi prende lo sconforto».

Si spieghi.

«Premesso che condivido in pieno il ragionamento del ministro Giulio Tremonti quando dice che nei momenti di crisi si devono sempre scegliere le priorità, e quindi capire dove investire. Però mi è difficile comprendere come non sia

possibile investire in quei settori che qualche piccolo miracolo lo hanno sempre fatto con le proprie forze. Come mi è difficile capire perché, pur consapevoli di avere le carte in regola, nessuno ci ascolta».

Ogni riferimento agli incen-

IL GIORNALE

tivi per Fiat, Federlegno, settore elettrodomestici, è puramente casuale?

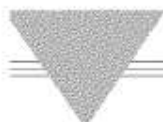
«Tutta la mia stima per i vertici di questi settori industriali, che però non hanno niente da spartire con il nostro in fatto di potenzialità di crescita. Noi possiamo ricominciare a cre-

scere con percentuali alte, come abbiamo già fatto, cosa che altri settori non possono fare».

Che cosa state rischiando in questo momento?

«Molto. Abbiamo la consapevolezza che se in ottobre il nostro piano triennale fosse stato preso in considerazione, ora

saremmo già a buon punto. Purtroppo non è così. Più passa il tempo, più vengono meno energie e risorse. Con il rischio che gli imprenditori si chiedano se davvero valga la pena di investire o se sia meglio decidere di cautelare le aziende diversamente».



L'UOMO AZIENDA

Anton Francesco Albertoni, 46 anni, è il presidente dell'Ucina (Confindustria Nautica) dal 2006, quando fu eletto al termine del mandato di Paolo Vitelli. Albertoni è stato riconfermato nel 2008. Attualmente è l'amministratore delegato di Veleria San Giorgio di Casarza Ligure, azienda che con i suoi 83 anni di storia, è la più antica e conosciuta nel campo della progettazione e produzione di giubbotti di salvataggio. Dal 1926 ad oggi Vsg ha vissuto da protagonista le diverse tappe che hanno contraddistinto un mercato in continuo sviluppo. Innovazione e ricerca hanno portato negli anni alla creazione di oltre 200 prodotti destinati non solo ai dipartimenti, ma anche al settore militare (Guardia costiera, Guardia di finanza, carabinieri, polizia, reparti speciali e Croce rossa) e a quello mercantile-professionale e sportivo (Coppa America)

NUMERI

6 miliardi

Il fatturato annuo, compreso l'indotto, ammonta a 6 miliardi. Per molti anni la filiera nautica ha registrato tassi di crescita a due cifre conquistando la leadership a livello mondiale

3 miliardi

Sono gli investimenti privati previsti nel piano triennale Ucina per rilanciare il settore. I provvedimenti a costo zero creerebbero 13 mila nuovi posti di lavoro e un recupero del gettito Iva per 440 milioni

12 mila

I lavoratori del settore (circa il 35% dei 35 mila) in cassa integrazione al 31 dicembre scorso. Fino al 2008 il comparto della nautica non aveva mai fatto ricorso agli ammortizzatori sociali



IN TRE ANNI

Basterebbero poche norme per rilanciare il settore

CRISI



E INTANTO CARNIVAL SAGGIA LE "COUGAR CRUISE", PENSATE PER DONNE OVER 35 E GIOVANI MASCHI

La crociera del futuro? Per i single

Nel modifica le cabine: da matrimoniali per poveri a singole per ricchi

Se i cantieri navali europei spiangono la mancanza di nuovi ordini, le compagnie da crociera devono fronteggiare il rischio di un eccesso di capacità. Le navi attualmente in costruzione sono una ventina, cioè circa il 10% rispetto alle 232 già operative. Molte delle prossime consegne riguarderanno giganti come "Allure of the Seas" e "Norwegian Epic", in costruzione ai sempre più in crisi cantieri di Turku e di Nantes-Saint Nazaire. La prima potrà ospitare 5.500 passeggeri, la seconda 4.300. Complessivamente è in arrivo una capacità di cabine supplementari sufficiente per 3 milioni di nuovi passeggeri e il problema sarà come riempirle.

Anche nel 2010, come già nel 2009, le compagnie hanno cominciato l'anno con una serie di offerte "imperdibili" che arrivano fino a dimezzare i prezzi correnti. Ma da sola questa misura non sarà sufficiente a colmare i vuoti. Per le compagnie la sfida è quindi riuscire a intercettare nuove fasce di clienti, che magari non hanno mai fatto una vacanza in mare. Il dibattito si concentra in questi giorni sui single. Norwegian Cruise Line ha infatti modificato proprio il piano di costruzione della sua prossima nave, la "Norwegian Epic". Originariamente si era pensato di realizzare minicabine matrimoniali per rivolgersi a coppie desiderose di spendere poco. Lo spazio disponibile è il 30% in



Norwegian Gem, una delle navi della flotta Ncl (Norwegian Cruise Line)

meno rispetto alle più piccole cabine matrimoniali offerte fino a oggi dalla compagnia di Miami. All'ultimo però il progetto è stato modificato e si sono convertite le 128 cabine per accogliere passeggeri single. Il vicepresidente di Ncl, Andy Stuart, ha spiegato a Usa Today che la compagnia si è resa conto dell'interesse rappresentato dai viaggiatori singoli: «Quando si osservano i dati demografici - ha detto - è un fatto enorme. Metà della nazione (gli Stati Uniti, ndr) vive da sola e l'industria non

provvede a soddisfarla». Le cabine per single, disposte su due piani della nave, misureranno circa 10 metri quadrati, avranno un'area comune riservata dotata di bar e saranno vendute a circa 750 sterline per sette notte. Il viaggio inaugurale partirà il prossimo 19 giugno.

Sempre i single sono protagonisti dell'ultima mossa, poi rientrata, di Carnival. La compagnia guidata da Mickey Arison ha provato a saggiare lo scorso dicembre il mercato delle cosiddette cougar cruise, le "crocie-

re del puma", dedicate alla ricerca dell'anima gemella, o almeno di una romantica avventura, che offrono agevolazioni alle donne oltre i 35 anni di età (in gergo le "cougars") e ai maschi giovani ("cubs"). L'iniziativa, che a quanto pare ha avuto successo commerciale, ha però provocato la reazione di alcune associazioni femminili americane e Carnival, per il timore di ricevere critiche sulla stampa, ha annunciato che non ripeterà l'esperimento.

Alberto Ghiara

L'AVVISATORE MARITTIMO

MA LE SOMME GIÀ STANZIATE E DESTINATE AGLI INVESTIMENTI OGGI SONO DESTINATE A FINANZIARE SPESE CORRENTI

Ponte sullo Stretto, altolà della Corte della Conti

Lievitazione dei costi e fattibilità del progetto devono essere controllate «costantemente»

La Corte dei Conti invita il Governo a monitorare costantemente la valutazione dei costi e della fattibilità del ponte sullo Stretto di Messina. La Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della magistratura contabile ha approvato una relazione concernente gli "Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto". «La spesa per l'opera - dice la Corte - risultante dall'importo previsto nel progetto preliminare approvato nel 2003, ammonterebbe a 4,6 miliardi di euro, ma nell'allegato infrastrutture al Dpaf 2009/2013, l'importo per il ponte sullo Stretto, compreso tra gli interventi della legge obiettivo da cantiere nel prossimo triennio, è indicato in 6,1 miliardi di euro. Lo stesso importo è indicato nell'Allegato infrastrutture al Dpaf 2010/2013». In particolare la Corte ricorda che le stime di traffico sono state formulate nel 2001 e «potrebbero verosimilmente non solo essere non più aggiornate ai tempi attuali, ma anche non coerenti con il quadro economico della sopraggiunta congiuntura economica». «Soltanto un'adeguata stima dei volumi di traf-



Un progetto virtuale del Ponte sullo Stretto di Messina

fico viario e ferroviario potrà effettivamente consentire - spiega la Corte - rispettando il quadro della finanza di progetto su cui si fonda circa il 60% delle risorse complessive di sostenere gli oneri finanziari per interessi, che graveranno sui capitali

presi a mutuo». Per quanto riguarda la fattibilità la Corte segnala «l'esigenza che sia mantenuta nel tempo una costante azione di verifica sugli aspetti di fattibilità, che appaiono strettamente connessi anche allo sviluppo tecnologico conseguito dal

2003 sino ad oggi. «Il modello progettuale - sottolinea la Corte - infrange ogni primato sinora esistente (lunghezza dell'impalcato, larghezza della sede stradale e ferroviaria, altezza delle torri e diametro dei cavi): rispetto al ponte più lungo ad unica campata attualmente esistente al mondo, il ponte giapponese di Akashi-Kaikyo con una campata unica di metri 1.991, il ponte sullo stretto di Messina avrebbe una lunghezza superiore del 39,6%, pari a metri 3.300. La Corte - si legge nella relazione - ritiene opportuno che si continui ad adottare tutte le adeguate misure di approfondimento sul tema della fattibilità dell'opera». La Corte inoltre raccomanda all'Amministrazione di valutare attentamente le questioni ambientali «al fine di rendere compatibile l'intervento con le misure di tutela e protezione adottate nell'area». Quanto alle somme già destinate all'intervento e riutilizzate la Corte segnala l'anomalia che viene a determinarsi poiché «le somme oggetto di riutilizzo, già destinate ad opere di investimento (ponte sullo Stretto di Messina), vengono destinate a finanziare spese correnti».

Consorzio Eni riduce il budget per Kashagan

Il consorzio che sta sviluppando il giacimento kazako di Kashagan, che vede l'Eni operatore nella prima fase, ha deciso di ridurre il budget per il 2010 di 3 miliardi, portandolo a 7 miliardi rispetto ai 10 programmati. Lo ha detto il portavoce della compagnia statale Kazmunai-gas, Kairgueldy Kabyldine. Già a luglio il ministero kazako dell'Energia aveva annunciato una riduzione di un miliardo di dollari del budget d'investimenti di Kashagan fino al 2012: 31 miliardi di dollari rispetto ai 32 previsti, in ragione della crisi economica e del calo del petrolio. Il giacimento di Kashagan, che costituisce una delle più grandi scoperte petrolifere degli ultimi anni, dovrebbe produrre il "first oil" nel 2012, dopo una serie di rinvii e contenziosi su costi e partecipazioni. Novità anche per il giacimento di gas di Karachaganak: il Kazakistan spera di risolvere il contenzioso con un gruppo di major petrolifere (Eni e Bg capofila insieme a Lukoil e Chevron) riguardo al giacimento quest'anno: «Obiettivo del 2010 è chiarire il progetto di Karachaganak al fine di risolvere le dispute esistenti. Sono in corso negoziati intensi».

INFORMARE

La nazione con le migliori performance logistiche è la Germania

Nella classifica realizzata dalla Banca Mondiale l'Italia figura al ventiduesimo posto

È la Germania la nazione in cui è più sviluppato il settore logistico. Lo evidenzia il rapporto “Connecting to compete 2010: trade logistics in the global economy” della Banca Mondiale che analizza il settore delle spedizioni internazionali e dei corrieri espresso e stila una classifica del livello delle attività logistiche di 155 nazioni. Nel rapporto precedente, riferito al 2007, la Germania figurava al terzo posto sopravanzata all'Olanda al secondo e da Singapore al primo posto. L'Italia figura in ventiduesima posizione sia nella graduatoria del 2010 che in quella del 2007.

Ai primi posti della graduatoria, che è realizzata sulla base dell'indice di performance logistiche delle economie nazionali (Logistics Performance Indicators - LPI), figurano le nazioni dal maggiore reddito nazionale lordo, che la Banca Mondiale classifica come *high income economies*, cioè le nazioni in cui il reddito nazionale lordo pro capite è di almeno 11.906 dollari. Parimenti i Paesi con le minori performance logistiche sono quelli inclusi nei gruppi di reddito nazionale lordo *low income* (fino a 975 dollari) e *lower middle income* (da 976 a 3.855 dollari).

La Banca Mondiale ha rilevato che lo studio, anche se evidenzia il gap logistico esistente tra le nazioni ricche e le nazioni in via di sviluppo, sottolinea anche i trend positivi avvenuti in queste ultime nei settori della logistica e degli scambi attraverso la modernizzazione dei sistemi doganali e l'impiego dell'information technology e con la crescita di servizi logistici privati. «Dopo il nostro primo studio, che risale al 2007 - ha osservato il vicepresidente allo sviluppo economico e alla riduzione della povertà, Otaviano Canuto - molte nazioni in via di sviluppo hanno migliorato la propria capacità a connettersi ai mercati internazionali, che costituisce l'elemento chiave per la crescita della competitività e dell'economia. Tuttavia se le nazioni in via di sviluppo vogliono uscire dalla crisi con una posizione competitiva più avanzata e forte devono investire nello sviluppo della logistica degli scambi».

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

RELEASE 01.18

INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

Pubblicazione realizzata da Redivo SAS * Via San Giacomo 15 * 16128 Genova
Tel. e Fax 010582939 Dir. 010584647 * e-mail: redivo@tin.it

Lunedì 18 Gennaio 2010 Sommario

Il 10% degli ordini mondiali fissato da armatori greci
Il rimorchiatore 'Cheradi' operativo a Taranto
Riva Trigoso, prove di traino per rimorchiatori
Inchiesta casinò navi: Sanremo sospende manager
Louis Cruises lascia il mercato indiano

Manuel Grimaldi executive chairman di Finlines
Caronia confermato in Uiltrasporti
Dogane: nuovi adempimenti INTRA
Grimaldi al 'Fruit Logistica' di Berlino
Bambini Gaslini e San Paolo 'investigatori' in porto
Propeller Genoa, serata sui documenti elettronici

IL 10% DEGLI ORDINI MONDIALI FISSATO DA ARMATORI GRECI

Secondo l'analisi annuale del broker Moundreas, alla fine del 2009 gli armatori greci avevano in portafoglio ordini per 624 navi, circa il 10% del totale mondiale, a fronte delle 800 di fine 2008, per una capacità complessiva di 58 milioni di tonnellate. Secondo Moundreas, il 15% degli ordinativi è stato cancellato nel corso dell'anno, mentre per un altro 30% è stato concordato il rinvio delle consegne al 2010 e 2011. Con 360 navi, la maggior parte degli ordini greci riguarda le bulk carrier. In seconda posizione le tanker con 240 navi.

IL RIMORCHIATORE CHERADI OPERATIVO A TARANTO

La Rimorchiatori Napoletani ha dato il benvenuto nel Porto di Taranto al 'Cheradi' – 5.550 BHP, oltre 73/76 tonnellate di Bollard Pull medio/massimo, qualifica antincendio FFQ1, Escort e RecOil - primo dei tre nuovi rimorchiatori gemelli, costruiti

dal Cantiere San Marco di La Spezia, che nei prossimi mesi entreranno in servizio nello scalo ionico, incrementando la flotta a 7 unità. Con un investimento complessivo di circa 25 milioni di euro, la Rimorchiatori Napoletani, di esperienza ultra centenaria nel settore del rimorchio e dell'assistenza portuale e concessionaria del servizio di rimorchio portuale a Taranto, ha inteso dare la massima efficienza operativa e di sicurezza al porto, che l'attraversamento della fase di congiuntura economica negativa richiede con maggior forza per il mantenimento competitivo della portualità del Mezzogiorno d'Italia e delle aziende che vi operano. Entro il 2010 Taranto potrà contare sulla flotta di rimorchiatori portuali a propulsione bielicca azimutale poppiera (ASD) più moderna del mercato, di età media 8 anni e di potenza complessiva di circa 35.000 BHP.

RIVA TRIGOSO, PROVE DI TRAINO PER RIMORCHIATORI

In Europa vi sono solo due piattaforme per le prove di sforzo da traino: una in Norvegia ed una a Riva Trigoso alla Fincantieri, dove venerdì c'è stato super lavoro nello specchio acqueo rivano interdetto alla navigazione ed alla pesca. Per tutta la giornata i grandi rimorchiatori 'Explorer' di 83 metri costruito a Riva Trigoso ed il gemello 'Endeavour' costruito a La Spezia nel cantiere del Muggiano), destinati alle piattaforme petrolifere del Nord Europa, hanno effettuato particolari prove di tiro che hanno confermato le capacità di oltre 200 tonnellate sostenute per quindici minuti. Per effettuare simili prove occorre portare al massimo i quattro motori da 4.000 hp ciascuno e mettere in tiro enormi cavi d'acciaio della lunghezza di un chilometro. Nelle prossime settimane saranno effettuate altre prove per una terza unità costruita a Palermo.

INCHIESTA CASINÒ NAVI: SANREMO SOSPENDE MANAGER

Il Casinò di Sanremo ha disposto la sospensione cautelare dalle sue funzioni di primo assistente alla Direzione giochi per Roberto Mento, 55 anni, arrestato con l'accusa di associazione per delinquere nell'ambito di un'indagine della procura di Sanremo. L'inchiesta, coordinata dal procuratore Roberto Cavallone, mira a far luce su una serie di furti di incassi nei dieci casinò delle altrettante navi della flotta di Msc Crociere, che Mento gestiva attraverso la società «Seven

Seas Entertainment», di cui facevano parte anche Riccardo Greco, 67 anni, di Sanremo (anch'egli arrestato) e Angelo Barzelloni, 42, di Varazze (Savona), irreperibile. «Il Cda di Casinò Spa - si legge in una nota della casa da gioco - non era a conoscenza della presunta partecipazione societaria di Roberto Mento in attività di gestione del gioco ed emerse dall'inchiesta della Procura. Nel 2002, all'atto della sua assunzione, il signor Mento aveva dichiarato di non svolgere attività analoga a quella della casa da gioco». ^Siamo intervenuti con i provvedimenti legali ed aziendali previsti per queste fattispecie - spiega il presidente del Casinò di Sanremo, Donato Di Ponziano - nel completo rispetto delle persone, dell'autorità giudiziaria e del nostro mandato'. «Voglio ricordare che siamo completamente estranei ai fatti contestati a Roberto Mento - ha precisato Di Ponziano - anche se è inevitabile che risentiamo delle ripercussioni di veder chiamato in causa per addebiti così gravi un nostro funzionario».

LOUIS CRUISES LASCIA IL MERCATO INDIANO

Dopo una breve esperienza, la compagnia da crociera Louis Cruises ha interrotto prematuramente il programma di crociere in India, lanciato lo scorso dicembre con la 'Aquamarine', che avrebbe dovuto effettuare mini crociere di tre giorni verso Colombo e le Maldive fino alla fine di Aprile. Alla base della decisione della compagnia problemi infrastrutturali e costi operativi

eccessivi. Interrotta la stagione indiana, la da 1.200 passeggeri sta già facendo rotta verso l'Europa.

MANUEL GRIMALDI EXECUTIVE CHAIRMAN DI FINNLINES

L'armatore Manuel Grimaldi, amministratore delegato del gruppo napoletano e Presidente di Minoan Lines, ha assunto il ruolo di executive chairman della controllata Finnlines, subentrando all'ex chairman Jon-Aksel Torgersen.

CARONIA CONFERMATO IN UILTRASPORTI

Giuseppe Caronia, 64 anni, è stato riconfermato all'unanimità dal congresso della federazione, alla guida della Uiltrasporti. Proveniente da una lunga esperienza alla guida dei lavoratori marittimi, Caronia era stato già eletto alla segreteria generale al precedente congresso della Uiltrasporti nel 2006. Oltre a Caronia, sono stati riconfermati alla segreteria nazionale della Uilt Claudio Tarlazzi, Ubaldo Conti e Marco Veneziani. Entra nella segreteria Luigi Simeone, 50 anni, dal 1997 segretario generale della Uilt Campania.

DOGANE: NUOVI ADEMPIMENTI INTRA

Con il 1° gennaio 2010 sono entrati in vigore nuovi adempimenti in materia di comunicazione delle operazioni intracomunitarie di acquisizioni e

cessioni di beni e servizi, a seguito del recepimento della Direttiva Comunitaria 2006/112/CE e successive modifiche. Le principali novità sulle dichiarazioni INTRA per il 2010 sono:

- 1) l'estensione dell'obbligo della presentazione degli elenchi INTRA anche alle prestazioni di servizi intracomunitarie;
- 2) l'obbligo della presentazione per via esclusivamente telematica (non più, quindi, presentazione cartacea o floppy disk) delle dichiarazioni INTRA relative a beni e/o servizi a partire dal 2010;
- 3) l'eliminazione della cadenza annuale di presentazione delle comunicazioni;
- 4) la previsione di una nuova soglia pari a 50.000 Euro per determinare la nuova periodicità di presentazione: trimestrale fino al suddetto valore e mensile al di sopra di tale valore;
- 5) l'introduzione di nuove modalità per il cambio di periodicità.

Le modifiche introdotte dalla direttiva non riguardano gli elenchi con periodo di riferimento 2009 ma quelli decorrenti dal 2010 con una prima scadenza rispettivamente il 19 febbraio per le presentazioni mensili e il 19 aprile per le presentazioni trimestrali.

GRIMALDI AL 'FRUIT LOGISTICA' DI BERLINO

Il Gruppo Grimaldi di Napoli parteciperà alla Fiera "Fruit Logistica", il più importante appuntamento europeo della logistica ortofrutticola, che si terrà a Berlino dal 3 al 5 febbraio. Il gruppo parteciperà alla manifestazione presentando la sua rete di Autostrade del Mare che abbraccia il

Nord Europa, il Mar Baltico ed il Mediterraneo, valida alternativa al trasporto tutto strada. Il trasporto via mare di frutta e verdura è ampiamente utilizzato dai grandi e piccoli trasportatori europei e mediterranei che così possono usufruire di servizi economici, veloci e in piena sicurezza. Grimaldi presenterà in particolare tre cruise ferry (diventeranno quattro a Giugno 2010), che possono trasportare ciascuno oltre 180 camion e semirimorchi e sono dotate di prese per mezzi refrigerati.

BAMBINI GASLINI E SAN PAOLO `INVESTIGATORI' IN PORTO

Per regalarsi una giornata di svago alcuni bambini in cura presso l'Istituto G. Gaslini di Genova e la Divisione di Pediatria dell'Ospedale San Paolo di Savona hanno visitato il Genoa Port center, il centro espositivo - educativo sul porto di Genova, situato presso i Magazzini del Cotone del Porto Antico ed inaugurato il 28 novembre 2009. Accompagnati dai genitori e dagli operatori della onlus `Il Porto dei piccoli', nel corso dell'iniziativa i bambini hanno visitato l'intera area espositiva capendo da vicino com'è fatto un porto, come si fanno a prevedere in anticipo le condizioni meteorologiche e osservato il scarico e carico delle merci. Inoltre, un'attività ludica, appositamente organizzata dagli operatori dell'Associazione, ha visto i bambini vestire i panni di investigatori in una caccia al tesoro ambientata tra le fedeli riproduzioni di imbarcazioni, motovedette e container che si trovano sui moli. L'evento è stato organizzato

dall'associazione grazie alla collaborazione con il Genoa Port Center e la Capitaneria di Porto.

PROPELLER GENOA, SERATA SUI DOCUMENTI ELETTRONICI

Il Propeller Port of Genoa organizza per domani una serata sul tema: "I documenti elettronici del trasporto marittimo e le realtà legali ed operative". La circostanza che ampi spazi siano stati dedicati ai documenti elettronici del trasporto da parte della nuova Convenzione sul trasporto marittimo e multimodale (le cd. Rotterdam Rules) – aperta alla firma dall'ONU il 23 settembre scorso – costituisce l'occasione per riaprire il dibattito sulla valenza degli strumenti telematici nell'ottica trasportistica, valutando le attuali realtà operative ed i possibili futuri scenari. Relatori Franco Maria Rondini, Managing Director APL Italia Agencies, Genova: "Maritime Carriers and Shipping Agents E-Commerce's experience"; Luigi Massone, S.I.A – Responsabile Server dell' Istituto Giannina Gaslini: "Applicazione relative alla firma digitale e forme di garanzia"; Letizia Radoni, Direttore Banca d'Italia - Sede di Genova: "Il punto di vista della Banca d'Italia in merito alla gestione documentale digitale". Introduzione di Giorgia Boi, Ordinario di Diritto della Navigazione e Diritto dei Contratti Marittimi, Facoltà di Economia, Università di Genova: "Le nuove determinazioni normative sugli strumenti elettronici nel trasporto marittimo"

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.