

# Il fronte del Sud all'assalto di Merlo

«Da Genova visione localistica». Assoportri si spacca. Canavese (Savona) prova a ricucire

**GENOVA.** Vittima di una visione localistica, ingrato, così poco impegnato nel governo dei moli genovesi da trovare il tempo di occuparsi di quello che non gli compete. Questo, in brutale sintesi, il giudizio riservato al presidente del porto di Genova Luigi Merlo dai suoi tre colleghi di Gioia Tauro, Cagliari, Taranto. L'assalto è iniziato: a quattro giorni dall'intervista al *Secolo XIX* con cui Merlo chiedeva al governo di chiudere una politica fatta di sostegni pubblici agli scali di transshipment del Sud Italia «incapaci di stare da soli sul mercato», parte la controffensiva. Assoportri è spaccata, il vicepresidente Rino Canavese (Savona) tenta una ricucitura. Il governo, per sua parte, sembra aver già deciso: oggi il disegno di riforma della legge sui porti sarà sul tavolo del Consiglio dei ministri riunito a Reggio Calabria. Pochi chilometri dalle gru di Gioia Tauro, a conferma del fatto che il governo non sta affatto lavorando a una politica che ridisegni la mappa dei porti italiani post-crisi, tenendo conto della concorrenza degli scali del Nord Africa nel segmento del transshipment, dove insistono Cagliari, Taranto e Gioia Tauro. Scali senza futuro, aveva detto Merlo, che andrebbero chiusi o fortemente ridimensionati invece di tentare disperate operazioni di salvataggio a discapito di Genova, Trieste, Livorno e gli altri porti del Nord Italia che, per collocazione geografica, potrebbero invece ambire a giocare un ruolo di primo piano nella logistica europea. Un messaggio lanciato al governo proprio mentre fioccano le dichiarazioni di sindacati e associazioni di categoria imprenditoriali per intervenire proprio sugli hub del sud con sgravi, ammortizzatori sociali, forse

anche nuovi investimenti in infrastrutture. Per questo Giovanni Grimaldi (Gioia Tauro), Salvatore Giuffrè (Taranto) e Paolo Fadda (Cagliari) hanno deciso per una risposta dura, arrivata dopo che il numero uno di Contship, Cecilia Battistello, terminalista a Cagliari e Gioia Tauro, non ha escluso la possibilità di chiudere il porto calabrese. Il gruppo è presente anche sull'altra sponda del Mediterraneo, a Tangeri.

«Ringraziamo il presidente dell'Autorità portuale di Genova - è il gelido incipit della lettera - per l'approfondita analisi che ha elargito. Purtroppo non abbiamo lo stesso tempo da dedicare alle numerose problematiche che affliggono lo scalo da lui presieduto». «Dimentica Merlo - è l'accusa - che per

anni i porti di transshipment del Sud, capo fila Gioia Tauro con la sua brillante attività, hanno sostenuto tutti i porti del Nord, stimolandone, altresì, la loro crescita. Le sue affermazioni sono la riprova di una visione tutta localistica dello shipping italiano».

Questa la parte, per così dire, distruttiva. La parte costruttiva è invece rivolta al governo con cui si chiede di dare attuazione alla riforma dei porti laddove prevede di lasciare alle Autorità portuali il 5% dell'Iva e delle accise generata dai traffici. Un meccanismo premiale che, con opportuni bilanciamenti, permetterebbe di dare ossigeno agli scali più competitivi. A decidere, insomma, sarà il mercato. Ma la verità è che di tutto questo si parla da anni senza che mai si sia fatto nulla. Per un motivo molto semplice: ai desideri del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture si è sempre contrapposto - sia con governi di sinistra che di destra - la strenua opposizione

del ministero dell'Economia. Copione che potrebbe ripetersi anche oggi a Reggio Calabria con Tremonti.

«Lasciamo da parte le polemiche - è la proposta di Rino Canavese, Autorità portuale di Savona - e lavoriamo tutti assieme per la riforma. Non facciamo del male da soli». A Gioia Tauro, intanto, hanno congelato il tavolo sulla cassa integrazione per 400 persone in attesa di risposte del governo, soprattutto sul fronte della riduzione delle tasse di ancoraggio. I lavoratori, con un comunicato, si sono rivolti direttamente al premier Berlusconi perché intervenga in prima persona.

«Quasi la metà dei lavoratori - è scritto in una lettera del sindacato Sul - stanno per essere messi in cassa integrazione e vista la mancanza di una reale progettualità dell'azienda rischiano di iniziare il percorso che li porterebbe alla disoccupazione». Perché il nodo è proprio questo: che progetti ci sono per questi scali del Sud Italia assediati dalla concorrenza del Nord Africa? Grimaldi assicura che «la crescita dei traffici» garantirà lavoro a tutti. Paura che Contship lasci per puntare tutto su TangerMed? «Oggi no, poi nella vita come nello shipping, tutto può succedere...».

«Diciamola tutta: non è che qui discutiamo di una lite tra me e i presidenti di questi tre porti - chiude Merlo - ma di quello che succede domani: i porti del sud sarebbero andati in crisi comunque, al di là della recessione globale, per la concorrenza del Nord Africa. C'è un programma alternativo di sviluppo?». La domanda, chiaramente, è rivolta al governo.

**SAMUELE CAFASSO**

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 OGGI IL VOTO IN COMITATO

## **Manovre, gli operatori non sciolgono la riserva**

**GENOVA.** I sindacati voteranno sì, ma gli operatori ancora non sciolgono la riserva. Anche se è certo che la provocazione del console della Pietro Chiesa Tirreno Bianchi - «vediamo se hanno senso di responsabilità» - non è piaciuta granché. La cordata Pietro Chiesa-Inlog-Rivalta Terminal Europa affronta oggi il voto del Comitato portuale per avere l'assegnazione delle manovre ferroviarie. Per i terminalisti, «il nodo è il costo: se è troppo alto i treni non si fanno e la città viene strozzata dal Tir». Abbiamo bisogno di alcuni chiarimenti prima di decidere» spiega Beppe Costa. Roberta Oliaro, spedizionieri: «Al momento preferisco non dire nulla». Semaforo verde, invece, dal fronte sindacale con Ivano Bosco, Filt Cgil, che spiega: «Abbiamo chiesto a lungo una soluzione che salvaguardasse l'occupazione. Ora c'è, anche se poi andrà studiato il piano dei dettagli. è una proposta intelligente, quella presentata, che va oltre le manovre entrando nel campo cruciale del navettamento».

IL SECOLO XIX

## POCHE IDEE MOLTI COLPI DI MANO

GIORGIO CAROZZI

SI STANNO mangiando i porti pezzo dopo pezzo, senza neppure concedere l'elemosina d'un briciolo d'efficienza, di giustizia e di pudore. Con l'ineguagliabile ribalderia dei marchettari per vocazione e la stupefacente cialtroneria degli incantatori di serpenti. Per riagganciare Trapani al carrozzone delle Autorità portuali, mettono sul piatto della bilancia anche i massi della diga foranea e il pescato. A Trieste ritentano il colpaccio già sventato mesi fa a Genova: imporre una nuova governance per l'Alto Adriatico che svuoti l'Authority, attraverso un singolare intreccio di politica e finanza. Intanto si scopre che la legge di riforma dei porti è nelle sole mani di Tremonti. È del tutto evidente che senza federalismo fiscale non ci potrà essere riforma, quindi il progetto legislativo predisposto dal senatore Luigi Grillo vivrà solo se il ministro dell'Economia concederà la sua benevolenza. Ma ve l'immaginate Matteoli che prende per il collo Tremonti, chiedendogli di restituire i miliardi che ogni anno succhia ai porti, senza rimborsare neppure i quattrini per l'ordinaria manutenzione?

Del resto il sindaco-ministro dei Trasporti ha ben altro da fare. Dopo aver giurato in Parlamento che 25 Autorità portuali sono decisamente troppe e che le avrebbe dimezzate, riporta in vita quella di Trapani, soppressa nel 2007. Vicenda spudorata ed esilarante, oltre che scellerata. Anche sommando le tare dei contenitori, il peso dei camion, delle automobili e delle persone che trasportano, il porto di Trapani non arriva a movimentare 900 mila tonnellate di traffico, rispetto ai 3 milioni richiesti dalla legge. Come si spiega, allora, che la commissione ministeriale ha accertato la «sussistenza delle condizioni di ordine economico, sociale e politico» perché venga costituita nuovamente l'Autorità? Secondo indiscrezioni raccolte presso lo stesso gabinetto del ministro, pare

davvero che nella relazione a sostegno siano stati effettivamente conteggiati anche i grandi massi della diga e il pescato di giornata...

Cambiano forse le tecniche, non le strategie. Lo schema ripropone il volto peggiore della partitocrazia mercantile, generoso self service d'affari, incubatrice di intrecci grossolani con finanza e impresa. L'estate scorsa Pilotina scopre che tra le pieghe di un decreto legge, poi cestinato, ci sono gli strumenti per commissariare Merlo e mettere il porto sotto tutela. Adesso pare ci riprovino a Trieste. Dove all'inizio di febbraio va in scena il meeting «Lo spazio mediterraneo della mobilità». Appuntamento promosso dal ministero degli Affari Esteri e dal ministero dei Trasporti, con Unicredit sponsor. Pur parlando di porti, sistema logistico Adriatico e regolazione di sistema, il presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Claudio Bonicioli, non risulta tra i relatori. Non c'è neppure Assoporti. L'unico invitato, come moderatore, è il presidente dell'Authority di Venezia, Paolo Costa. Tra i protagonisti, personaggi piuttosto noti come il consulente (ex della Vincenzi) Maurizio Maresca, Profumo, Palenzona, Maneschi, rappresentanti di Impregilo e del gruppo Gavio, Alessandra Necci, Scognamiglio, lobbisti e marchettari. Volete scommettere che riproporranno la ricetta già confezionata per Genova? Privatizzazione selvaggia di fette pregiate di territorio, assalto ai porti e ai famosi "corridoi", con compartecipazioni al business da parte di istituti di credito e imprese. Non sarà mica che ci distruggono con una leggina priva di senso, fanno giocare il Parlamento e intanto preparano un colpo di mano? Gli indizi sono molti.

## Germania nel mirino Ue per gli aiuti ad Hapag

**Verifiche della Commissione sul prestito agevolato concesso dal governo. E intanto i conti iniziano a migliorare**

**BERLINO.** L'Unione europea vuole vederci chiaro nella decisione del governo tedesco di aiutare la compagnia marittima Hapag Lloyd. Berlino dovrà spiegare perché ha accordato a Hapag Lloyd un credito da 1,2 miliardi di dollari e se questo aiuto risponde alle norme europee sugli aiuti di stato. Il dubbio di Bruxelles, secondo il *Financial Times Deutschland*, riguarda il fatto che si sarebbe giustificata l'operazione facendo riferimento a deroghe concesse alle piccole società. Secondo la Commissione europea Hapag Lloyd non rientrerebbe in questa categoria.

Intanto, la compagnia tedesca è tornata a produrre utili nell'ultimo trimestre del 2009, dopo aver chiuso i primi nove mesi con una perdita di 675 milioni di euro. «Tutto sta crescendo, sia i noli sia i volumi», ha detto a Reuters una fonte vicina alla compagnia. Sebbene non ci siano ancora dati ufficiali da parte di Hapag Lloyd, lo scenario che emerge dalle indiscrezioni raccolte sembra confermato

dagli ultimi rapporti di due società di analisi del mondo dello shipping, Alphaliner e Drewry Shipping Consultants, che hanno registrato una forte ripresa del settore container alla fine dell'anno passato.

Secondo la società francese, le tariffe di trasporto per la merce in esportazione dalla Cina sono cresciute mediamente nell'ultimo trimestre del 24%. La rotta più dinamica è quella da Shanghai all'Europa, con un aumento del 50% fra il 16 ottobre 2009 e il 21 gennaio 2010, da 2.500 a 3.700 dollari per feu (unità equivalente a un container da 40 piedi, il doppio del teu). In crescita a due cifre anche le tariffe per gli Stati Uniti: +26% fra Shanghai e la West Coast e +17% verso la East Coast. «Resta da vedere - spiega il rapporto - se le tariffe saranno sostenibili, perché il capodanno cinese di metà febbraio potrebbe portare a un indebolimento». Segnali di ottimismo vengono dai contratti annuali firmati all'inizio del 2010 per la tratta Europa-Asia, che sarebbero del 200% maggiori rispetto allo scorso anno.

Cifre analoghe arrivano anche da Drewry: «Sulle rotte dall'Asia all'Europa - afferma Philip Damas, direttore di Drewry Supply Chain Advisors - l'incremento annuale dei noli ammonta almeno al 40% e sappiamo dagli spedizionieri che è stato loro

chiesto di accordarsi su tariffe di trasporto molto più alte nei contratti annuali rinnovati all'inizio del 2010».

Secondo Alphaliner, anche le tariffe sulle rotte Asia-Australia e Asia-Africa sono cresciute nello stesso periodo. L'area con maggiori difficoltà è quella del Medio Oriente. In particolare la regione del Golfo Persico, dove è recentemente esplosa la crisi finanziaria di Dubai World, rimane sotto pressione.

Al di là dei segnali di ripresa del settore, Hapag Lloyd deve adesso fare i conti con l'Europa. La Commissione ha trattato fin da settembre con funzionari tedeschi riguarda la garanzia sul prestito concessa dal governo. Hapag Lloyd ha detto che potrebbe non esserci bisogno di utilizzare il prestito, che fa parte di un piano di recupero del debito multimiliardario della compagnia. Adesso la notizia che la Commissione ha dubbi sulla regolarità del prestito ha provocato un contraccolpo anche sul titolo Tui in Borsa, che ha perso subito il 2,1% del proprio valore, scendendo a 6,46 euro.

Tui controlla il 43% di Hapag Lloyd. Il tentativo di vendere la compagnia è stato ridimensionato dalla crisi. Azionista di maggioranza è il consorzio Albert Ballin, all'interno del quale nessuno dei soci ha però una quota delle dimensioni di Tui.

**ALBERTO GHIARA**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

## La ripresa arriva lenta nel 2010

**Ma l'occupazione resta al palo: ha perso l'1,9% nel secondo semestre 2009 e perderà lo 0,3% in questi primi 6 mesi**

**GENOVA.** Occupazione e credito: saranno questi i nodi più delicati da affrontare nel 2010, soprattutto nella prima metà dell'anno. Lo dice l'indagine congiunturale di Confindustria Genova, che ha presentato il consultivo del secondo semestre del 2009 (quando si è registrato un calo occupazionale pari all'1,9%) e le previsioni per il primo semestre del 2010 (quando l'occupazione non risalirà, registrando un -0,3%).

In provincia di Genova il complesso delle ore autorizzate di Cig nel periodo luglio-dicembre 2009 è aumentato del 601% rispetto al 2008 ed è aumentata, in particolare, la richiesta di ore per la Cassa straordinaria. I settori più colpiti dalla crisi sono stati il manifatturiero (-8,1% fatturato Italia, -7,5% sull'estero) e l'industria metalmeccanica (-17,7% fatturato Italia, -20,9% sull'estero) insieme alle costruzioni (-4,3% ordini Italia). La buona notizia è che, nonostante la crisi abbia colpito duro, le imprese genovesi «non mollano», per usare le parole del presidente degli Industriali Giovanni Calvini. Le cessazioni di attività registrate sono minime e si tratta di aziende «che erano cadute in difficoltà prima della recessione». Hanno risentito meno della recessione le aziende che lavorano nel settore dell'high-tech, l'alimentare, le banche e le assicurazioni. In flessione trasporti e logistica: sul fronte dei traffici portuali si è registrato un calo del 9,4% delle merci e del 14,6% dei containers. Solo il settore passeggeri, in particolare quello crocieristico (+37,7%) ha mostrato un'evoluzione positiva.

Secondo Confindustria, solo nella seconda metà del 2010 i segnali di ripresa dovrebbero assestarsi. Per il primo semestre si prevede una certa ripresa dell'econo-

mica (+1,2% fatturato), anche se di portata molto ridotta rispetto alle erosioni economiche degli ultimi 18 mesi. L'uscita dalla crisi mostra prospettive progressive. «Ci sono proiezioni che dicono che torneremo ai dati pre-crisi nel 2017 - ricorda Calvini - soprattutto per quanto riguarda il manifatturiero. Ma uno dei dati che preoccupano di più è quello dell'occupazione, ancora in flessione. Si spera di poter contare sugli ammortizzatori sociali anche nei prossimi mesi».

**R. E.**

**SOLDI CONCESSI CON LA DEROGA PER LE PICCOLE SOCIETÀ: BRUXELLES VUOLE VEDERCI CHIARO**

## Hapag Lloyd, la Ue contesta gli aiuti del governo

*Ma intanto i noli tornano a crescere: utili già nell'ultimo trimestre 2009*

L'Unione europea vuole vederci chiaro nella decisione del governo tedesco di aiutare la compagnia marittima Hapag Lloyd. Berlino dovrà spiegare perché ha accordato a Hapag Lloyd un credito da 1,2 miliardi di dollari e se questo aiuto risponde alle norme europee sugli aiuti di stato. Il dubbio di Bruxelles, secondo il *Financial Times Deutschland*, riguarda il fatto che si sarebbe giustificata l'operazione facendo riferimento a deroghe concesse alle piccole società. Secondo la Commissione europea Hapag Lloyd non rientrerebbe in questa categoria.

Intanto, la compagnia tedesca è tornata a produrre utili nell'ultimo trimestre del 2009, dopo aver chiuso i primi nove mesi con una perdita di 675 milioni di euro. «Tutto sta crescendo, sia i noli sia i volumi», ha detto a Reuters una fonte vicina alla compagnia. Sebbene non ci siano ancora dati ufficiali da parte di Hapag Lloyd, lo scenario che emerge dalle indiscrezioni raccolte sembra confermato dagli ultimi rapporti di due società di analisi del mondo dello shipping, Alphaliner e Drewry Shipping Consultants, che hanno registrato una forte ripresa del settore container alla fine dell'anno passato.

Secondo la società francese, le tariffe di trasporto per la merce in esportazione dalla Cina sono cresciute mediamente nell'ultimo tri-



Hapag Lloyd è controllata da Tui e consorzio Ballin

mestre del 24%. La rotta più dinamica è quella da Shanghai all'Europa, con un aumento del 50% fra il 16 ottobre 2009 e il 21 gennaio 2010, da 2.500 a 3.700 dollari per feu (unità equivalente a un container da 40 piedi, il doppio del teu). In crescita a due cifre anche le tariffe per gli Stati Uniti: +26% fra Shanghai e la West Coast e +17% verso la East Coast. «Resta da vedere - spiega il rapporto - se le tariffe saranno sostenibili, perché il capodanno cinese di metà febbraio potrebbe por-

tare un indebolimento». Segnali di ottimismo vengono dai contratti annuali firmati all'inizio del 2010 per la tratta Europa-Asia, che sarebbero del 200% maggiori rispetto allo scorso anno.

Cifre analoghe arrivano anche da Drewry: «Sulle rotte dall'Asia all'Europa - afferma Philip Damas, direttore di Drewry Supply Chain Advisors - l'incremento annuale dei noli ammonta almeno al 40% e sappiamo dagli spedizionieri che è stato loro chiesto di accordarsi su tariffe

di trasporto molto più alte nei contratti annuali rinnovati all'inizio del 2010».

Secondo Alphaliner, anche le tariffe sulle rotte Asia-Australia e Asia-Africa sono cresciute nello stesso periodo. L'area con maggiori difficoltà è quella del Medio Oriente. In particolare la regione del Golfo Persico, dove è recentemente esplosa la crisi finanziaria di Dubai World, rimane sotto pressione.

Al di là dei segnali di ripresa del settore, Hapag Lloyd deve adesso fare i conti con l'Europa. La Commissione ha trattato fin da settembre con funzionari tedeschi riguarda la garanzia sul prestito concessa dal governo. Hapag Lloyd ha detto che potrebbe non esserci bisogno di utilizzare il prestito, che fa parte di un piano di recupero del debito multimiliardario della compagnia. Adesso la notizia che la Commissione ha dubbi sulla regolarità del prestito ha provocato un contraccolpo anche sul titolo Tui in Borsa, che ha perso subito il 2,1% del proprio valore, scendendo a 6,46 euro.

Tui controlla il 43% di Hapag Lloyd. Il tentativo di vendere la compagnia è stato ridimensionato dalla crisi. Azionista di maggioranza è il consorzio Albert Ballin, all'interno del quale nessuno dei soci ha però una quota delle dimensioni di Tui.

**Alberto Ghiara**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FORMAZIONE. ALL'ISTITUTO SAN GIORGIO DIECI STUDENTI CINESI IN VISITA

## Genova-Zuangzhou, cadetti a confronto

Stage di 12 giorni con visite ai terminal e alle navi di Costa Crociere, Grandi Navi Veloci e Messina

Programmi scolastici per la formazione nautica a confronto ma, soprattutto, scambi ed esperienze formative tra studenti di diversi Paesi. Questo, in breve, il significato dell'accordo siglato lo scorso anno nell'ambito del progetto Marco Polo tra l'Accademia marittima di Guangzhou e l'Istituto tecnico Nautico San Giorgio di Genova che ieri ha avviato la fase operativa accogliendo una prima delegazione di dieci cadetti cinesi accompagnati da due professori. «Il gruppo - spiega il preside Wladimiro Iozzi - seguirà uno stage di 12 giorni durante il quale sono state organizzate visite didattiche al Terminal container della Ignazio Messina e a bordo di alcune unità di Costa Crociere, Grandi Navi Veloci e gruppo Messina».

Il soggiorno genovese prevede inoltre alcuni incontri con i responsabili dell'Accademia della marina mercantile, Scuola Radar, Università e con il presidente della Provincia Repetto che dovrebbe incontrare la delegazione nella sede del nuovo Port Center inaugurato recentemente in Darsena. E in via di definizione un incontro presso il gruppo VShips di Montecarlo.



Studenti e professori nel primo giorno di visita a Genova

L'Accademia cinese situata nel distretto manifatturiero del Guangdong a circa 180 chilometri da Hong Kong conta attualmente 8.000 studenti, 450 insegnanti e dispone dei più moderni apparati di simulazione per la navigazione.

«Ogni anno - spiega Shen Weilin,

docente di macchine marine- dalla nostra Accademia escono, tra macchinisti e ufficiali di coperta, 300 allievi specializzati pronti ad intraprendere la carriera del mare con imbarchi navi battenti bandiera cinese e anche straniera». Il corso accademico ha una durata di tre anni

e sviluppa indirizzi didattici tra i quali navigazione, gestione della manutenzione programmata a bordo, delle infrastrutture terminalistiche nei porti, meccanica e lingua inglese.

«Scopo dell'iniziativa - sottolinea ancora Iozzi - è quella di favorire lo scambio di esperienze scolastiche tra gli studenti dei due Paesi e, non ultimo, il confronto tra sistemi scolastici formativi differenti per capire se sia possibile integrare alcuni aspetti dei rispettivi modelli didattici». A marzo è stato, nel frattempo, confermato lo svolgimento di un analogo stage a Guangzhou al quale parteciperanno 10 studenti delle classi IV e V dell'Istituto Nautico San Giorgio e della succursale di Camogli. Infine, nel primo giorno genovese, da registrare l'interesse dei poco più che ventenni Feng Jian, Jia Jian Huai e Ji Zhiqian, attratti da abitazioni e vicoli del centro storico genovese. Una novità assoluta per ragazzi cresciuti nelle new town del Guangdong che in pochi anni hanno cambiato il volto della Cina tradizionale.

Angelo Marletta

## **Rizzo-Bottiglieri** **nuova** **bulk carrier**

Nel cantiere navale Zhou-shan Jinhaiwan Shipyard del distretto di Shangai è stata varata una nuova capesize bulk carrier per il gruppo armatoriale Rizzo-Bottiglieri De Carlini. La «Ugo De Carlini» è la terza delle 20 navi commissionate dagli armatori di Torre del Greco ai cantieri cinesi nell'ambito di un investimento per lo sviluppo della flotta che complessivamente vale 1,3 milioni di dollari, di cui 1 miliardo in Cina. La capesize bulk carrier da 176mila tonnellate servirà rotte intercontinentali.

---

### **TRIESTE**

#### **Convegno sul Mediterraneo**

Si svolgerà a Trieste il 4 e 5 febbraio il convegno «Lo spazio mediterraneo della mobilità: la politica mediterranea delle infrastrutture e dei trasporti», organizzato dal ministero degli affari Esteri e dall'Osservatorio del Mediterraneo. Lo rende noto un comunicato della Farnesina aggiungendo che la realizzazione dell'evento si è resa possibile anche grazie alla «main sponsorship» del gruppo Unicredit.



INFORMARE

## **I porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari replicano a Merlo: noi non abbiamo tempo da perdere!**

*L'analisi del presidente del porto di Genova sui porti di transhipment - dicono Grimaldi, Giuffrè e Fadda - «fa probabilmente trasparire le aspirazioni nazionali di Merlo». «Le sue affermazioni - aggiungono - sono la riprova di una visione tutta localistica dello shipping italiano»*

Ai presidenti delle Autorità Portuali di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, Giovanni Grimaldi, Salvatore Giuffrè e Paolo Fadda, non è proprio andata giù l'analisi sul futuro dei porti di transhipment del presidente dell'ente portuale di Genova, Luigi Merlo (*inforMARE* del [25](#) e [26](#) gennaio 2010).

Una valutazione, quella di Merlo, evidentemente del tutto indigesta per i rappresentanti dei tre principali porti di trasbordo italiani che replicano con una considerevole dose di sarcasmo: «ringraziamo il presidente dell'Autorità Portuale di Genova per l'approfondita analisi che ci ha elargito sui porti di transhipment. Purtroppo non abbiamo lo stesso tempo da dedicare alle numerose problematiche che affliggono lo scalo da lui presieduto».

«Questa analisi - rilevano Grimaldi, Giuffrè e Fadda - fa probabilmente trasparire le aspirazioni nazionali di Merlo che, però, riteniamo non possano avere un buon inizio con la richiesta di chiusura dei porti di transhipment. Un settore che, invece, ha dato tanto al sistema portuale nazionale che, storicamente e con dati alla mano, non può essere dimenticato o messo all'angolo vista l'importanza strategica che ha mantenuto nello sviluppo dell'economia nazionale. Dimentica Merlo che per anni i porti di transhipment del Sud, capo fila Gioia Tauro con la sua brillante attività, hanno sostenuto tutti i porti del Nord, stimolandone, altresì, la loro crescita, compresa la parte di transhipment dello scalo genovese. Le sue affermazioni sono la riprova di una visione tutta localistica dello shipping italiano».

Secondo i presidenti dei porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, «pur riconoscendo la forte concorrenza dei porti magrebini, generata grazie all'assenza delle tasse portuali e, soprattutto, al bassissimo costo della loro manodopera, non è certo questo il miglior modo per affrontarla». Per i tre presidenti, infatti, di strumenti a sostegno del sistema portuale italiano, «in un'ottica di ampio raggio e non certamente localistica», se ne stanno elaborando diversi: «abbiamo redatto - hanno spiegato - un nostro statuto di cooperazione che sigleremo per affrontare insieme le sfide dei prossimi anni. Riteniamo, infatti, che ci sarà una ripresa dei traffici già nella seconda parte del 2010, che sarà potenziata nel 2011. Una ripresa, comunque, che coinvolgerà tutti i porti di transhipment del Sud, mentre quelli del Nord, compreso Genova, dovranno attendere, per poter essere competitivi, la realizzazione di importanti opere infrastrutturali come, ad esempio, il “valico” che li collega al Nord Europa che, comunque, nella più rosea delle ipotesi, non potrà essere pronto se non tra 10-15 anni».

«Alla luce di questa realistica analisi - osservano Grimaldi, Giuffrè e Fadda - crediamo sia necessario adottare scelte per superare il gap nazionale, dove il costo della manodopera e le tasse portuali rischiano di frenare la naturale crescita del sistema. Si tratta, comunque, di problemi che non riguardano, esclusivamente, il nostro Sud oppure l'Italia ma che, invece, toccano un contesto più ampio come quello europeo, che è tenuto a confrontarsi con realtà che godono di condizioni più concorrenziali e appetibili nel sistema di libero mercato».

Oltre a replicare a Merlo, i presidenti dei porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari sottolineano l'importanza del documento sottoscritto dal cluster marittimo che evidenzia l'urgenza dell'adozione di nuove risorse e procedure per gli investimenti a sostegno di tutta la portualità italiana. A tale proposito rimarcano l'importanza di un confronto con il governo, in piena sintonia con Assoport, per poter dare risposte su alcuni temi, tra cui la concreta ed effettiva autonomia finanziaria delle

## **Autorità Portuale della Spezia**

Autorità Portuali e la garanzia di risorse per la continuità dei programmi d'investimento infrastrutturali in corso. «È importante - ribadiscono Grimaldi, Giuffrè e Fadda - che venga ridotto il differenziale dei costi rispetto ai principali competitori con provvedimenti mirati. L'Iva generata dalle operazioni portuali nel nostro Paese - ricordano - ammonta a circa nove miliardi di euro e una quota parte (5%) deve rimanere nelle disponibilità delle Autorità affinché possano attuare una programmazione di opere per mantenere il livello infrastrutturale al passo con i tempi».

«Questi - concludono i tre presidenti - sono provvedimenti validi per tutti i porti, non solo per quelli del Sud o del Nord. In un mondo di globalizzazione non ci si può fermare ad una riflessione localistica ma si deve, necessariamente, ampliare le scelte rapportandole in contesti internazionali. Ed è l'unica strada da intraprendere per poter avere gli strumenti idonei che ci permetteranno di continuare a ricoprire una posizione leader nel circuito dei traffici del Mediterraneo».