

Forcieri apre le porte alle banche

«Ben vengano, se portano soldi e progetti. Ma poi ognuno faccia il proprio mestiere»

L'INTERVISTA

FRANCESCO FERRARI

GENOVA. Un balzo in avanti del 27% nel traffico container. Grasso che cola, per un settore che più di altri ha pagato a caro prezzo la recessione internazionale. Gennaio ha portato buone notizie alla Spezia, uno degli scali più importanti del Mediterraneo. «Ma io sono abituato a essere prudente», dice il presidente dell'Autorità portuale Lorenzo Forcieri.

Va bene la prudenza, ma non vorrà mica negare il valore simbolico di questa crescita.

«Certamente no. Anzi, mi sembra segnale molto positivo. Consideriamo l'avvio di una possibile inversione di tendenza. Per il momento non andrei oltre».

Quali sono i settori che stanno ripartendo?

«Rimane una certa stasi in rifiuse, soprattutto quelle che riguardano le nostre industrie, come i metalli. Per il resto le notizie sono buone. L'attività cinese nell'export sta ripartendo, così come stanno aumentando i container pieni. Ma non possiamo ancora tracciare bilanci: solo a marzo potremo fare valutazioni più fondate».

Anche lei spera nel Far East?

«Certo, tutto parte da lì, dall'Asia»

Intanto c'è da pensare a come anticiparla, questa ripresa.

«Infatti stiamo lavorando sulla competitività. Abbiamo raggiunto un accordo con i rimorchiatori, per esempio, per chiudere un contenzioso con Msc. Poi c'è tutta la parte delle tariffe. I tavoli aperti sono molti».

Tutto questo in attesa della riforma della legge 84/94. Da almeno quattro anni, verso ottobre, è annunciata "entro Natale". Poi il Natale arriva e non se ne parla più...

«Infatti la riforma è stata congelata prima di dicembre. Io mi auguro che al più presto si torni a lavorare sul testo della Commissione, e non

su quello di Palazzo Chigi. Con una premessa d'obbligo: tutto ha un senso se è accompagnato dall'autonomia finanziaria, che altro non è che il primo passo verso l'attuazione del federalismo fiscale. Non dimentichiamo che i porti italiani garantiscono all'erario 10 miliardi di gettito Iva ogni anno. Pensiamo al danno che si cagiona allo Stato ogni volta che una nave sceglie Marsiglia o Valencia anziché Genova o La Spezia. Se solo una minima parte di questo

gettito restasse ai porti...».

Così si favoriscono i grandi scali a danno dei piccoli.

«No, se si destina l'80% del gettito alle Autorità portuali e il 20% a un fondo di perequazione. Poi, se ci sarà una selezione naturale selezione dei porti più competitivi, tanto meglio. Visto che non ci riusciamo con la legge, che ci pensi il mercato».

Questo si chiama darwinismo portuale, presidente...

«Sì, ma nel senso positivo. Non serve a nessuno mantenere in vita realtà senza futuro».

Quando lo ha detto Luigi Merlo è scoppiato il finimondo, lo sa?

«Guardi, io quello che dovevo dire l'hogjà detto ad Assoport. Se La Spezia non dovesse avere un futuro nei container, vorrei saperlo subito, in modo da dare un futuro al mio porto».

Intanto c'è chi si è portato avanti col lavoro. Che cosa ne pensa del progetto Unicredit?

«Credo che tutte queste iniziative possano avere un valore positivo e sopperire all'assenza complessiva di un disegno strategico sulla logistica, che poi è il vero limite dell'Italia. La collaborazione fra pubblico e privato è fondamentale, per le infrastrutture. Ma attenzione: quando Profumo parla di due porte naturali, Genova e Trieste, ne dimentica altre, come

Napoli per esempio. Io preferirei parlare di sistemi portuali, come l'Alto Tirreno e l'Alto Adriatico».

Perché?

«Beh, se vogliamo "avere il fisico" per contrastare la concorrenza straniera dobbiamo fare necessariamente sistema, anche sul retroterra logi-

stico. Prendiamo l'alleanza fra Genova, Savona e Rivalta Scrivia: è strategica per la Lombardia occidentale e il Piemonte. La Spezia e Livorno, invece, sono le porte che guardano all'Emilia, alla Lombardia orientale e al Veneto. Il problema, oggi, è recuperare il mercato domestico, perché i grandi porti del Nord Europa sono già entrati qui, a casa nostra. A quel punto potremo pensare a espanderci all'estero, sui mercati di Austria, Svizzera e Germania. Certo: per mettere in moto questo meccanismo serve una solida cabina di regia».

Guardi che l'espressione "cabina di regia" ha creato qualche malumore. Lei è d'accordo con chi vorrebbe un super commissario?

«Il problema del Paese è fare funzionare bene la pubblica amministrazione. Il commissario invece diventa una scorciatoia inutile, spesso dannosa. Le cose devono funzionare normalmente bene».

La legislazione di emergenza, insomma, non serve ai porti.

«Ma no, pensiamo piuttosto a semplificare le normative. Per esempio: perché non applichiamo ai porti la Legge obiettivo? Gli strumenti ci sono. Rendiamoli più elastici. E poi, mi auguro che non ci sia solo Unicredit in Italia, e che altre realtà finanziarie del Paese pensino ai porti».

Avete criticato per anni le banche, adesso che arrivano vi fate spaventare?

«Non io. Anzi: ben vengano, qui c'è bisogno di tutti. Ma ognuno faccia il proprio mestiere. Senza le Autorità portuali si va poco lontano».

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mitili, studio delle correnti per ricollocare i vivai in diga



DOPO I TUONI e i fulmini del 19 febbraio al «tavolo» convocato dal Comune della Spezia per una maggiore fruibilità turistica del mare, «una tempesta in un bicchier d'acqua» secondo le valutazioni del presidente dell'Autorità portuale Lorenzo Forcieri, è quest'ultimo a rilanciare l'iniziativa a proposito del tema che gli compete in via diretta, in virtù della potestà concessoria sulla linea di costa e sugli specchi acquei della rada interna: l'ipotesi di spostamento degli impianti della mitilicoltura. Il confronto avviato da tempo con i miticoltori ha avuto, la scorsa settimana, un altro passaggio significativo, nella prospettiva di trovare «soluzioni condivise». «Obiettivo dell'Autorità portuale - è scritto in una nota - è quello di provvedere ad una nuova ricollocazione dei vivai anche allo scopo di rendere maggiormente fruibile lo specchio acqueo intorno alla diga foranea, intendimento condiviso con l'Amministrazione comunale e le diverse Associazioni interessate». Di qui l'annuncio della notizia da parte dell'Autorità Portuale: «Il dottor Maurizio Pozzella e l'ingegner Federica Montaresi, per conto dell'A.P., hanno avviato un piano per la ricollocazione dei vivai che prevede

una serie di verifiche al fine di salvaguardare la qualità del prodotto ed assicurare la continuità e lo sviluppo della mitilicoltura spezzina. E' in corso di affidamento lo studio delle correnti e delle caratteristiche idrodinamiche, di salinità e di temperature relative alla rada interna del Golfo della Spezia che sarà interessata dalla presenza degli allevamenti dei mitili, secondo l'ipotesi di ricollocazione. Lo studio delle caratteristiche idrodinamiche, come concordato nei precedenti incontri tra Associazioni di Miticoltori e Autorità Portuale, è finalizzato a valutare le differenze nel regime idrodinamico tra l'attuale posizione dei vivai e la nuova posizione proposta, elaborata dall'Autorità Portuale sulla base dei precedenti studi effettuati sullo stato della mitilicoltura spezzina e il suo sviluppo». Allo stato degli atti, un riferimento utile è quello del disegno sulla possibile articolazione a «raggiera» dei vivai nella rada interna, compatibilmente con le esigenze della Marina, presentato nello stand dei miticoltori alla recente edizione di Sea Future, l'expo' sulle nuove frontiere delle tecnologie marine promossa dalla Camera di commercio.

C.R.

È nata la lega Adriatica dei porti Obiettivi l'Asia e il Nord Europa

Il Napa unisce Capodistria, Trieste, Venezia e Ravenna, in attesa dell'adesione di Rijeka

Una firma che vale milioni di teu, che unisce i presidenti di quattro "poveri" porti dell'Alto Adriatico per farne un hub multiporto con l'ambizione di quintuplicare i traffici di Capodistria, con il presidente Gregor Veselko; Trieste, con Claudio Boniciolli; Venezia, Paolo Costa e Ravenna (con il direttore dell'Autorità portuale Guido Ceroni). La preda è rappresentata dai traffici, crescenti e giganteschi, da e per la Russia, l'Asia continentale, il Nord Europa. È questo il Napa - North Adriatic Ports Association, sottoscritto ieri a Trieste, e al quale presto dovrebbe aggiungersi la croata Rijeka. Il Napa impegna i quattro porti «a cooperare e creare sinergie per proseguire fianco a fianco nel percorso di promozione territoriale per lo sviluppo dell'attività marittima lungo le rotte nord-sud tramite l'Alto Adriatico».

L'iniziativa, avviata undici mesi fa con la firma di un memorandum preliminare, è in sintonia con gli indirizzi comunitari per la creazione di hub multiporto. Sono già in atto, nei quattro porti, importanti piani di investimento, nell'ordine dei 3 miliardi di euro, con fondi pubblici e privati (banche e operatori di settore), per potenziare le strutture e rendere più competitivi gli scali. C'è già un piano di promozione per il 2010, che include la partecipazione in giugno all'Expo di Shanghai, la presentazione del Napa all'Unione e al parlamento europeo, in marzo, nonché ai governi dei due Paesi. Manca per ora la Croazia, ma lo sloveno Gregor Veselko ritiene che questo avverrà naturalmente «quando la Croazia entrerà a far parte dell'Unione europea».

La dimensione della partita è evidente se si pensa che solo i traffici

intrasiatici sono oggi di 57 milioni di teu. E che il progetto di Unicredit, presentato qualche settimana fa a Trieste, "vale" pochi milioni di teu. E sarà ben visto dalla stessa Trieste - almeno dall'attuale autorità portuale - solo se terrà conto dell'esperienza dei porti (leggi: importanti modifiche e integrazioni al progetto) e se si inserirà nella prospettiva dell'hub multiporto. Non a caso proprio ieri è stata diffusa una lettera di Claudio Boniciolli al vicepresidente di Unicredit Palenzona, per meglio precisare le critiche dei giorni scorsi.

La condivisione dei progetti di rinnovamento delle strutture portuali già in corso o di prossima realizzazione rappresenta, per i sottoscrittori del Napa, «un passaggio fondamentale per fare squadra e diventare un punto di riferimento per il mercato dello shipping, in cerca di soluzioni logistico-portuali integrate».

Supersegreteria a San Giorgio rivoluzione dentro il porto *Una struttura più snella*

MONICA ZUNINO

È caratterizzato da una segreteria generale "forte" cui faranno capo programmazione e controllo della gestione e servizio legale e gare, il disegno della nuova **Autorità portuale** voluta dal presidente Luigi Merlo. Lo schema completo prevede la presidenza con il suo staff (ma scompare il port manager), poi ci sarà appunto la segreteria generale, guidata da Titta D'Aste, che accentrerà le competenze caratteristiche di **un'Autorità portuale** che programma e controlla, appunto, più che operare direttamente, e poi rimarranno le quattro divisioni già esistenti, ma con funzioni un po' mutate, allargate ai nuovi compiti dell'ente come le politi-

che ambientali e la sicurezza del lavoro.

«È un'organizzazione che tende a lavorare su nuove funzioni, a valorizzare le risorse interne. Un modello più orientato e adeguato ai nuovi obiettivi **dell'Autorità portuale** che non al modello nato dal mix venuto fuori al passaggio fra il Cap e **l'Autorità portuale**», spiega Merlo che ieri ha presentato lo schema di massima ai sindacati e sottolinea che, ovviamente, il disegno è aperto ai loro contributi. La discussione di sicuro ci sarà, ma per il momento i rappresentanti di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno chiesto un approfondimento, un documento più dettagliato che accompagni la macrostruttura, con la precisazione dei compiti dei diversi uffici, rinviando la valutazione.

Disicuro è la prima pianta organica costruita sull'identità dell'Autorità portuale, benché il passaggio sia stato nel 1994. Ci sono voluti un po' di anni per mettere davvero a punto il nuovo modello e Merlo, dopo i primi due anni alla guida di Palazzo San Giorgio mette mano all'organizzazione costruendo un modello interno che tiene conto di quello che è cambiato. Una piccola rivoluzione, per far funzionare un ente che ha come compito più la "regia" dell'operatività diretta, e per rendere concreta e realizzabile la visione di porto che Merlo e D'Aste portano avanti. L'idea è quella di una struttura più flessibile, con meno dirigenti e più quadri, con una responsabilità diffusa e orientata al lavoro di squadra. Ma soprattutto,

è un'organizzazione che è a misura dei nuovi compiti della struttura.

Le direzioni restano quattro. Sviluppo e pianificazione cambia nome e diventa Pianificazione e organizzazione e viene irrobustita da competenze in materia di piano regolatore portuale, di lavoro portuale e di sicurezza. La direzione tecnica perde la parte degli appalti che passa sotto la segreteria generale, in compenso acquisisce il servizio ambiente, che con il progetto del green port, sta assumendo un'importanza crescente. La direzione territorio si occupa di controllo e logistica portuale e infine c'è la direzione amministrativa. Comunicazione e promozione, che già oggi sono inevitabilmente in contatto, vengono accorpate.

MANOVRE A NORD EST

Da Ravenna a Capodistria parte l'alleanza adriatica

Boniciolli (Authority Trieste): «Ma la concorrenza rimane sacra»

ELISA LENARDUZZI

TRIESTE. Un unico grande sistema portuale che da Ravenna si estende fino a Capodistria e che, in un futuro non molto lontano, si allargherà fino a Fiume: i porti dell'Alto Adriatico uniscono le forze per fare "massa critica" e rilanciare la rotta adriatica quale via privilegiata per penetrare i mercati dell'Europa Centro Orientale. Ieri i presidenti degli scali di Trieste, Venezia, Ravenna e Capodistria hanno dato ufficialmente vita alla North Adriatic Ports Association (Napa), associazione che debutterà in campo internazionale a giugno, in occasione di Transport&Logistic 2010 a Shanghai. «L'intesa è importante, soprattutto nei confronti dell'Ue, che da tempo sollecita associazioni di questo tipo per offrire all'Europa uno sbocco importante anche nel Mediterraneo orientale - ha commentato il numero uno dello scalo triestino, Claudio Boniciolli -. Per capirne il significato, però, dobbiamo

guardarla da Shanghai, Hong Kong, Rio de Janeiro, New York: allora capiamo che le distanze tra i nostri porti sono irrisorie e che solo mettendoci insieme si può avere forza».

La collaborazione, secondo Boniciolli, non esclude però la competizione. Che proprio fra Trieste e Capodistria è particolarmente accesa, con tanto di pesanti accuse di "concorrenza sleale" nei confronti degli sloveni: «Le divergenze possono essere risolte - precisa Boniciolli -. D'altra parte esiste un grande precedente, quello della Lega Anseatica: gli Stati collaboravano tra loro e qualche volta si facevano la guerra, ma di fronte all'interesse comune decisero di mettersi assieme per attirare i traffici europei e del resto del mondo». E a parlare della necessità di fare «un salto di qualità e guardare a interessi comuni» è stato anche il numero uno di Capodistria, Gregor Veselko, attuale presidente di turno della Napa, che ha anche smentito l'accusa di ricevere aiuti di Stato. A

tenere banco all'incontro di ieri, è stata soprattutto la discussione sul contestato progetto Unicredit per la piattaforma logistica dell'Alto Adriatico, che mira a rilanciare Trieste e Monfalcone, in parallelo con quello di Genova. «Ben vengano progetti come questo. A condizione, però, che non impediscano altri progetti analoghi» ha commentato Paolo Costa, presidente del porto veneziano, rivelando che «altri gruppi bancari, anche non italiani, sono interessati a investire nei porti dell'Alto Adriatico. Solo con cinque progetti della dimensione di quello di Unicredit - ha detto - avremo la massa critica necessaria per farci sentire in Europa». Per Costa, l'alleanza pubblico-privato sarebbe «la chiave di volta per il rilancio del sistema portuale. Il punto, però, è capire se l'iniziativa la deve prendere il pubblico o il privato: per me è il pubblico a dover dire cosa fare e poi spetta al privato, se interessato, finanziare i progetti».

SINDACATI, NOMINE IN SERIE

«La mia prima sfida saranno i nodi del porto»

Parla Santoro, eletto alla guida della Filt-Cgil

LA FILT Cgil ha scelto la linea giovane. Il sindacato di categoria che riunisce i lavoratori dei trasporti e che conta 12 mila iscritti a Genova, ha eletto Giacomo Santoro, 39 anni, nuovo segretario generale provinciale al termine dei lavori del IX Congresso della Filt-Cgil di Genova. Santoro, assunto come gruista al Vte di Voltri nel 1993, ha iniziato l'attività sindacale molto presto. «È una bella responsabilità e l'obiettivo è di continuare sulla strada dei segretari precedenti».

Le sfide da affrontare sono molte: «A iniziare dal porto: bisogna far sì che la crisi non sia solo lacrime per il lavoratori, ma che diventi il momento per pianificare il futuro, che passa dalle opere infrastrutturali: noi faremo la nostra parte, la

politica faccia la sua. E poi non si può parlare di un porto da 10 milioni di container, non è la realtà. Bisogna essere più concreti, smetterla di raccontare ai lavoratori di progetti avveniristici che poi finiscono nel nulla. Tra le cose concrete ci sono da fare i riempimenti, come a Calata Bettolo, e decidere cosa succederà quando verrà spostata l'Enel che si trova davanti alla Lanterna: deve restare al porto, non andare a progetti immobiliari». Un altro nodo che in neo segretario si troverà ad affrontare riguarda quello della Tirrenia: «A Genova

c'è la sede amministrativa che dà lavoro a sessanta persone. Ora, si va verso la privatizzazione, sono state aperte le buste e ci sono 16 soggetti interessati. Quello che chiediamo è che venga mantenuto il posto di lavoro dei sessanta dipendenti».

Intanto, restando in tema Cgil, per la settimana scorsa si sono svolti i congressi provinciale di alcune categorie: la Filcams, che rappresenta i lavoratori del commercio, turismo e servizi ha confermato alla guida Calogero Pepe

mentre il XIII Congresso del Sindacato dei Lavoratori del legno, dell'edilizia e delle industrie affini (Fillea) ha eletto come nuovo segretario Silvano Chiantia e Maria Pia Scandolo è stata confermata alla guida del Sindacato la-

voratori comunicazione (Slc). Infine oggi e domani alla scuola edile di via Borzoli, a partire dalle 9, si svolgeranno i congressi provinciali di Filcem e Filtea che sanciranno la fusione delle due sigle e la nascita della Filcem, categoria che tutelerà i lavoratori dei settori chimico, energia, manifatture e tessili, abbigliamento e lavanderie. La nuova categoria dell'industria sarà tenuta a battesimo dal Segretario confederale Ivano Bosco e dal Segretario generale Filcem nazionale, Alberto Morselli.

AU. BOS.



Giacomo Santoro

STAZIONI MARITTIME

Passeggeri, a Genova gennaio record

GENOVA. Nel mese di gennaio Stazioni Marittime ha registrato un incremento di 10 mila passeggeri (oltre +9%), dovuto in buona parte alla crescita del traffico crocieristico. Per quanto riguarda le crociere, si sono registrati 42 mila passeggeri. Un movimento simile non si registrava dal 1985. Circa i traghetti, gennaio ha chiuso con un 81 mila passeggeri (+0,4% rispetto al gennaio 2009), 34 mila veicoli (+8,3%), 827 moto (+177%), 140.506 metri lineari (-15,1%).

CONTAINER

Italia Marittima conti in rosso anche nel 2009

GENOVA. Italia Marittima ha chiuso il 2009 con una perdita di circa 176 milioni di euro, a fronte di un capitale sociale di 39 milioni e mezzo e di un patrimonio netto di 239,3 milioni di euro. L'esercizio 2008 era stato chiuso con una perdita netta di 8,3 milioni di euro, quello 2007 con un utile di 4,1 milioni di euro. Italia Marittima (ex Lloyd Triestino), presieduta da Pier Luigi Maneschi, è una compagnia interamente controllata da Balsam Estate, una società registrata in Olanda di proprietà del gruppo Evergreen.

FILT ♦ Santoro neo segretario

«Servono progetti concreti per il rilancio dei trasporti»

Ha meno di quarant'anni il nuovo segretario generale della Filt-Cgil genovese, Giacomo Santoro, che dal porto allarga le sue competenze a tutto il settore dei trasporti, che prosegue nel processo di ringiovanimento. «All'interno della Cgil la Filt è la categoria più grande, conta fra gli attivi circa 12 mila iscritti a Genova - sottolinea Santoro -. E se guardiamo la città, il mondo dei trasporti registra un continuo sviluppo: fra porto, trasporto pubblico locale, aeroporto, marittimo e autotrasporto abbiamo una grande responsabilità». Santoro è stato eletto venerdì scorso dal congresso della Filt-Cgil di Genova e prende il posto di Corrado Cavanna. Il resto della segreteria sarà scelto più avanti. «L'età media dei lavoratori nel nostro settore si è abbassata molto, e ringiovanire anche la struttura in modo che sia più vicina alle persone che rappresenta è uno dei processi già avviati - spiega Santoro -. L'impegno è sviluppare di più all'interno della categoria l'omogeneità fra i settori: il porto, ad



Giacomo Santoro

esempio, non è isolato, tutto il mondo dei trasporti è importante per la sua crescita e quella della città».

Come sta il porto oggi?

«Abbiamo già denunciato più volte uno dei problemi effetto della crisi: non è possibile che a pagare il prezzo più alto siano i lavoratori della Compagnia Unica. Merlo ci ha chiesto di fare sistema sulle questioni aperte, l'impegno lui ce lo sta mettendo, ma servono anche i risultati». La ripresa sta arrivando? «Non si vede ancora e ci sono molti posti di lavoro persi silenziosamente negli ultimi due

anni nel settore dell'indotto portuale. Ora che la crisi comunque la stiamo subendo sarebbe opportuno usare questo periodo pianificando la ripresa, in modo concreto, nel giro di pochi anni. Faccio un esempio: il progetto del Bruco è interessante ma costosissimo. Fino a due anni fa abbiamo ragionato su cose che sono

Dodici mila iscritti a Genova

«Il Bruco? Troppo costoso»

risultate inattuabili, come il progetto di Renzo Piano. Ora dobbiamo capire quale progetto serve per rilanciare l'aeroporto, per fornire un servizio buono sul trasporto pubblico locale e utile alla città. La scelta dei retroporti è da analizzare oltre che dal punto di vista dell'organizzazione, anche da quello del lavoro, se il porto si "allunga", vogliamo discutere le condizioni a tutela dei lavoratori». La privatizzazione di Tirrenia? «La prima cosa da tenere presente è che Genova ha un servizio di collegamento con la Sardegna che interessa anche l'autotrasporto e che non si può permettere di perdere. Il secondo punto è che a Genova c'è una sessantina di dipendenti amministrativi di Tirrenia che devono essere tutelati e su questo vogliamo impegni concreti dall'azienda, per cominciare».

[m.z.]

IL SECOLO XIX

**TRAFFICI
RUSSIA, PORTI RECORD
ENTRO SEI ANNI**

RAFFORZANDO il programma governativo di sviluppo per il sistema trasportistico russo, che avrà efficacia nel quinquennio 2010-2015, la Russia potrebbe aumentare entro il 2016 la movimentazione di merci entro i propri porti del 15 per cento



**TERMINAL "VERDI"
APM, PIANO PER RIDURRE
LE EMISSIONI DI CO2**

IL RESPONSABILE dell'ufficio Ambiente di Apm Terminals ha lanciato un appello per una cooperazione tra i principali operatori terminalistici mondiali per arrivare a una standardizzazione dei metodi di misurazione delle emissioni di Co2. È successo a Greenports 2010

La proposta

Tullo: “Sconti fiscali alle imprese se non riducono l’occupazione”

PER i porti in crisi, il Pd deve accontentarsi di una “raccomandazione” al governo a sostenere l’economia delle banchine. Non è molto, ma può costituire un punto di partenza. Durante l’approvazione del decreto mille proroghe, infatti, governo e Camera hanno approvato un ordine del giorno, appunto sotto forma di raccomandazione, proposto dal parlamentare Pd Mario Tullo sui temi della portualità e dello sviluppo. «Solleciteremo l’esecutivo utilizzando tutti gli strumenti parlamentari per un impegno teso a sostenere la portualità che sta attraversando una gravissima crisi con pesanti conseguenze per i lavoratori e le aziende del settore» commenta Tullo che nel suo ordine del giorno chiede al governo una rapida modifica della legge 84-94 in particolare per quanto riguarda «l’autonomia finanziaria dei porti e la riduzione temporanea (per 3 anni) del costo del lavoro delle imprese, attraverso una parziale fiscalizzazione degli oneri sociali, a fronte dell’impegno da parte delle stesse imprese a non dare corso, nel periodo, a riduzioni dei propri organici».

Per la security nei porti serve un approccio globale

Assologistica riporta la "preoccupazione" (soprattutto) dei terminalisti

GIOVANNI GRILLI
ROMA

Approccio al problema della security nei porti che tenga conto delle opportunità di crescita degli scali e dell'aspetto economico.

Assologistica ricorda che "il 16 dicembre 2009 il Comitato interministeriale per la sicurezza marittima (Cism) ha discusso il decreto 154/2009 che aveva sollevato molte preoccupazioni in quanto ridisegna le regole di security in ambito portuale. Nonostante la richiesta di sospensiva degli effetti del decreto avanzato da tutte le componenti del Cism a oggi risulta che si sia optato per elaborare una circolare interpretativa".

Le preoccupazioni di Assologistica. Pur espri-

mendo apprezzamento "per lo sforzo che si sta compiendo al fine di ridur-

re i potenziali effetti deflagranti che l'applicazione del decreto ministeriale 154/2009 potrebbe avere sulla security portuale", Assologistica evidenzia alcuni elementi di preoccupazione sottolineati dai propri associati e, in particolare, dai terminalisti portuali.

Innanzitutto le imprese portuali di Assologistica ritengono che "la circolare interpretativa rappresenti uno strumento potente e flessibile", che tuttavia "potrebbe non essere idoneo per garantire un'applicazione coerente del decreto ministeriale in concorrenza con altra normativa previgente, anche di carattere internazionale"; inoltre ritengono necessario "che

la circolare, oltre a chiarire i ruoli e le responsabilità delle diverse autorità che operano nel settore della security portuale, definisca in maniera precisa quando sia indispensabile l'uso di

guardie particolari giurate, in modo da impedire interpretazioni diverse sul territorio che possono determinare anche situazioni distorsive del mercato fra porti nazionali".

Infine, "la conferma degli esistenti piani di security degli impianti portuali, approvati dal 2004 a oggi, non sarebbe sufficiente a superare le attuali preoccupazioni se i controlli dovessero essere affidati a guardie particolari giurate, aggravando il gap di costo con gli altri porti comunitari ed extracomunitari, e determinando ulteriori

esuberi nell'ordine di molte centinaia di addetti tra il personale impiegato nei controlli".

Il confronto con gli operatori. A questo punto, l'associazione delle imprese della logistica ritiene, quindi, "che ogni intervento di revisione della security portuale, di nuovi controlli doganali finalizzati alla tutela del made in Italy fino al progetto Megaports, che dovrebbe consentire la verifica di tutti i container per accertare l'assenza al loro interno di materiale radioattivo, debba partire da un confronto anche con gli operatori che tenga conto di quanto questi aspetti siano fondamentali per la credibilità e la crescita del settore, ma anche della loro sostenibilità economica, particolarmente, nell'attuale congiuntura".

Spedizioniere, attore fondamentale del processo logistico

di MARIANO MARESCA

Presidente nazionale Propeller Clubs

L'argomento, trattato recentemente dal Propeller club di Milano, è certamente stimolante ed attuale, specialmente alla luce della recente situazione di crisi del mercato dei trasporti. Crisi che ci auguriamo sia ormai al termine. L'aumento delle nuove costruzioni, il rientro in servizio di parecchie navi che l'anno scorso furono messe precipitosamente in disarmo, i recenti aumenti dei noli sono tutti segnali da leggere in positiva.

Altro aspetto importante è il continuo aumento della popolazione mondiale - siamo arrivati a oltre 6 miliardi e 700 milioni, con una crescita costante del 10% all'anno !!!!!

Nuovi porti stanno nascendo, specialmente nel nord Africa ed in Spagna, e quello che colpisce e che deve far pensare tutti gli operatori, è il fatto che questi nuovi porti nascono con ampi spazi dedicati non solo alla movimentazione delle merci ma anche alle industrie che vorranno trasferirsi a filo di banchina (e non solo quelle nazionali ma anche molte di altri paesi) per ricevere, lavorare assemblare e rispeditore il prodotto finito, trasformando i porti in grossi centri industriali.

Le merci di base arriveranno dai paesi di origine ma non saranno più dirette ai vari ricevitori dei diversi paesi che gravitano sul mediterraneo - i quali fino ad oggi si occupavano anche dell'assemblaggio, etichettatura, etc. - ma saranno indirizzate direttamente agli utilizzatori finali.

Questo può essere un campanello d'allarme per chi fino ad ora si è occupato di logistica solamente all'interno del nostro paese. L'operatore logistico, e quindi anche lo Spedizioniere dovrà rapidamente allargare la sua zona di operatività anche e soprattutto verso quei porti in costruzione (Tunisia - Marocco - Sud Spagna) che a tempi brevi potrebbero assumere il controllo anche della logistica finale (consegna a destino) e non solo occuparsi del Trasbordo da nave maggiore a nave feeder, come fin qui fatto...

Il Mediterraneo, sul quale si affacciano oltre 20 Paesi, che assieme contano su oltre 500 milioni di abitanti sta veramente diventando un importante "Continente" che, piano piano, sta abituandosi a vivere in maniera più moderna, i suoi abitanti iniziano a pretendere di mangiare almeno una volta al giorno... e poter fruire delle varie diavolerie moderne

(elettronica, computer, auto e moto, ecc)

Il trasporto, che è sempre stato internazionale, lo sta diventando sempre di più, sia servendo nuove zone del mondo che fino a ieri erano completamente trascurate, sia ampliando la gamma dei prodotti. Se lo spedizioniere italiano vuole crescere deve quindi aprirsi all'estero, con nuovi soci e nuove filiali diventando un esperto di logistica internazionale e non solo nazionale o locale.

Già alcuni lo hanno fatto, si tratta ora, per tutti gli altri di aprirsi, magari associandosi con vecchi corrispondenti in altri paesi.

E' chiaro che un prodotto assemblato in Marocco e quindi finito e pronto alla vendita, potrebbe avere tutta la convenienza a raggiungere il Nord Europa, via feeder e poi via ferrovia scendere in Italia, dati i tempi spesso troppo lunghi e le trafale burocratiche dei porti italiani.

Un feeder Marocco/Rotterdam impiegherà forse un giorno in più di navigazione, rispetto a un Marocco/Genova, che verrà però riguadagnato ampiamente nella movimentazione portuale e ferroviaria.

Il mio invito è quello di guardare "al mondo", seguendo attentamente gli sviluppi e le evoluzioni, ed essere sempre pronti ad accoglierle e se possibile applicarle. E non solo voi, operatori, ma ovviamente tutta la struttura trasportistica (porti, interporti, ferrovie, ecc). Questo è il mio augurio ! Grazie e buon lavoro a tutti.

COSTITUITO IL NAPA

Paolo Costa: «In arrivo un grande progetto con finanziatori privati»

Anche il Porto di Venezia sta varando un progetto che prevede la partecipazione di grandi finanziatori, come avviene per Trieste dove Unicredit investirà un miliardo di euro per portare a



Trieste 2 milioni e mezzo di container l'anno. Lo ha annunciato ieri il presidente dell'Autorità portuale veneziana, Paolo Costa, a margine dell'incontro per la firma dell'atto costitutivo del Na-

pa, il North Adriatic Ports Association, il nuovo organismo che mette assieme per il momento Trieste, Venezia, Ravenna e Capodistria, in attesa che aderisca anche Fiume. Ieri i quattro presidenti delle rispettive Autorità portuali hanno firmato l'atto dal notaio, ora l'associazione è operativa e, come primo intervento, ha programmato la partecipazione alla fiera Transport & Logistic 2010 a Shanghai. Ma prima, il 28 marzo, i quattro presidenti saranno ospiti dei parlamentari europei Cancian e Serracchia-

ni per presentare il Napa a Bruxelles, dato che il mercato dello shipping è sempre più interessato agli scali dell'Alto Adriatico per poter raggiungere i mercati dell'Est Europa. Il compito del Napa, dunque, è quello di realizzare la porta marittima d'accesso ai mercati che la stessa Unione europea ha richiesto. Solo unendo le forze e lavorando con privati in grado di finanziare l'operazione, si potrà raggiungere l'obiettivo e Paolo Costa ha aggiunto che bisogna farlo subito «per rispondere in maniera consistente in cinque anni, ed in maniera importante in dieci». Il presidente dell'Autorità portuale veneziana ha, infine, ribadito come dovranno essere a suo avviso le modalità di intervento dei privati: «Nella mia idea è il pubblico a dire che cosa fare, e poi il finanziatore, se interessato, finanzia». Unicredit, invece, aveva esordito con la sua proposta di finanziamento per Trieste auspicando la nomina di un commissario, surclassando quindi le Autorità portuali. (e.t.)

© riproduzione riservata

DOPO LA DISCESA IN CAMPO DELLA RUSSIA, ALTRE DUE POTENZE PUNTANO SULL'ESTREMO NORD

Ottawa e Pechino in corsa per le rotte artiche *Ma il rischio è un periodo di conflitti diplomatici tra diversi Paesi*

La compagnia russa Sovcomflot ha ricevuto in consegna domenica scorsa la petroliera "Mikhail Ulyanov Arctic". La nave è stata costruita dagli Admiralty Shipyards di San Pietroburgo, è lunga 257 metri per 34 metri di larghezza e 70 mila tonnellate di stazza, e verrà utilizzata sia nel Baltico sia sulle rotte del mare Glaciale Artico. I cantieri Admiralty si sono specializzati nella costruzione di navi da utilizzare nell'Artico e nell'Antartico, sia commerciali e rompighiaccio sia per la ricerca scientifica, e hanno ordini almeno per i prossimi tre anni. Nel corso del 2010 verrà consegnata a Sovcomflot un'altra grande petroliera del tipo ice class, la "Kyrill Lavrov". Mosca non nasconde di voler sfruttare le risorse naturali nascoste di fronte alle sue coste settentrionali, che lo scioglimento dei ghiacci sta rendendo più facile raggiungere. E la scorsa estate ha dato per la prima volta il permesso a una compagnia privata tedesca di solcare con le proprie navi il passaggio di Nord-Est. Ma la corsa all'Artico interessa anche altre nazioni e il rischio che si profila è che la mancanza di norme internazionali chiare possa aprire un periodo di conflitti diplomatici fra le maggiori potenze. Insomma, nonostante lo scetticismo di esperti come il francese Romuald Lacoste dell'Isemar (vedi *L'Avvisatore Marittimo* del 19 settembre 2009), la brevità del periodo di scio-

glimento dei ghiacci e gli alti costi assicurativi, la navigazione artica potrebbe avere un futuro. Le ultime notizie arrivano da Cina e Canada. Il governo di Pechino, secondo un rapporto di Sipri (Stockholm international peace research institute, un istituto di ricerca svedese) reso pubblico ieri, si sta preparando per rafforzare la sua presenza in questa regione e valuta con attenzione la possibilità di ridurre per questa via la distanza marittima dall'Europa, almeno nella stagione estiva. Il governo di Ottawa ha pubblicato sabato scorso un nuovo regolamento per la navigazione sulle acque settentrionali, il cosiddetto passaggio di Nord-Ovest, che solo da pochi anni hanno cominciato a liberarsi per brevi periodi dai ghiacci. Il rapporto "La Cina si prepara per l'Artico libero dai ghiacci", realizzato dalla sede di Pechino del Sipri, raccoglie testimonianze e pareri di ricercatori e funzionari pubblici cinesi, oltre che i dati di altre ricerche. «Le nazioni circumpolari - spiega uno dei ricercatori cinesi intervistati - devono capire che la questione artica non è solamente un problema regionale, ma anche internazionale». È il rapporto spiega: «La Cina è consapevole che le proprie dimensioni e la sua crescita al rango di superpotenza evoca timori, ma allo stesso tempo si sta impegnando per non essere esclusa dall'accesso all'Artico».

Alberto Ghiara

LA CRESCITA RIMANE SOSTENUTA



Cina, Incertezze sull'export

In Cina l'indice Pmi manifatturiero è rallentato a febbraio oltre il previsto a 52 punti contro 55,8 di gennaio. Gli analisti si aspettavano 55,45 punti. Le componenti produzione e nuove commesse sono rimaste sopra la soglia espansiva dei 50 punti. Le commesse estere sono calate a 50,3 punti da 53,2. Sono scesi, invece, al di sotto dei 50 punti i sottoindici

del portafoglio ordini, dell'occupazione e degli stock acquistati.

L'indicatore viene elaborato dalla Federazione cinese di logistica per conto dell'ufficio nazionale di Statistica. La conclusione è che la crescita rimane sostenuta, grazie alle misure di stimolo del governo, con qualche incertezza sul fronte dell'export.

Tiziana Lechner

LO STUDIO

Gli inglesi all'attacco dei biocarburanti «Fanno più danni del petrolio»

Carburanti fossili meno inquinanti dei biocarburanti? Sì, secondo uno studio governativo britannico secondo cui le emissioni "globali" dei carburanti biologici sono superiori a quelle derivanti dall'utilizzo degli idrocarburi, poiché bisogna tenere in considerazione il processo di deforestazione necessario per trasformare i boschi in piantagioni. *The Times* ieri ha riassunto alcuni punti dello studio commissionato dal governo di Londra e si dice convinto che i risultati porteranno ad una revisione dei target fissati dal Dipartimento dei Trasporti, poiché sotto i livelli minimi di sostenibilità indicati dalla Commissione europea. In base ai criteri Ue, ogni litro di biocarburante dovrebbe ridurre almeno del 35% le emissioni rispetto all'uso di un litro di carburante di origine fossile. Tuttavia, lo studio dimostrerebbe come l'uso dell'olio di palma *de facto* porti ad un aumento del 31% delle emissioni, se si considera l'anidride carbonica



Una nave carica di etanolo

rilasciata durante il processo di conversione delle foreste in campi coltivati. Un simile schema è applicabile alla soia e ai semi di rapa, a loro volta utilizzati per produrre biocarburanti. Insomma: lo studio boccherebbe senza possibilità di recupero i programmi per lo sviluppo delle

coltivazioni destinate ai biocarburanti. Bisogna tenere conto, sottolinea *The Times*, che servono sino a 840 anni ad una piantagione di palma da olio per compensare le emissioni da addebitare al disboscamento.

Gianni Barbano

CONTRO LA CACCIA ALLE BALENE

*L'Australia
denuncia il Giappone*

Australia contro Giappone per la caccia alle balene: stop entro novembre altrimenti scattano le azioni legali. Questo è quanto ha affermato Kevin Rudd, primo ministro australiano, dando al governo nipponico una specie di "ultimatum" per porre fine alla caccia di questi cetacei. L'Australia, come riferisce la stampa locale, ha deciso di alzare la voce per convincere il Giappone a fermare la caccia alle balene, pratica questa che porta all'uccisione nelle acque antartiche di più di 100 esemplari ogni anno. L'incontro svoltosi la settimana scorsa tra i ministri degli esteri dei due Paesi, Katsuya Okada e Stephen Smith, non ha portato ad alcun rasserenamento. «Se non troviamo un accordo - ha commentato Rudd - allora si avvierà un'azione giudiziaria prima dell'inizio della stagione di caccia alle balene nel novembre del 2010».

Assegnato il terminal frutta di Venezia

Una società partecipata da 14 imprese di spedizione e guidata dal presidente dell'Associazione Imprese di Spedizione Venezia (Assosped) Andrea Cosentino, si è aggiudicata la gara per il nuovo terminal dell'ortofrutta del porto di Venezia. Il nuovo Venice Green Terminal sarà dotato di magazzini a temperatura controllata per 3.600 metri quadri. Il progetto prevede la possibile estensione dell'area su 13 mila metri quadrati. L'investimento iniziale sarà di 2,9 milioni di euro.

CSA

Precisazione

Riceviamo dalla CSA, e volentieri pubblichiamo: «In riferimento all'intervista al sig. P.L. Amighetti, pubblicata il 18-02 us. specificiamo che la società fondata in data 22-02-1990 non è la CSA World Shipping, bensì la CSA Central Shipping Agency. La Central Shipping Agency spa opera nel campo del consolidamento dei container, mentre Csa è un'agenzia marittima».