

# Stroncato traffico di camion rubati e nascosti nei container

*I mezzi «prelevati» nell'Italia centrale venivano smontati e caricati a pezzi sui «teu» che poi partivano alla Spezia per l'Egitto. Tredici arresti*

di CORRADO RICCI

**E'** PASSATA dal porto della Spezia un'articolata inchiesta che ha portato allo smantellamento di una banda dedita al furto, al riciclaggio e alla vendita all'estero di camion. Questi, smontati in vari pezzi e sotto mentite spoglie, venivano sistemati all'interno di container che, alla Spezia, venivano poi imbarcati su navi impegnate sulle rotte verso l'Egitto e lì scaricati, per essere rimontati e venduti nel mercato dell'usato. Sarebbe successo per un annetto, secondo quanto riferito ieri in una conferenza stampa tenuta a Rieti dal Comando provinciale dei Carabinieri che hanno sviluppato l'indagine, avvalendosi - una volta appurato che il 'percorso' dei camion rubati (prevalentemente in Toscana e Lazio) portava alla Spezia - della collaborazione nostra Dogana. L'operazione riaccende i riflettori sul rischio che corre il porto nel costituire un possibile crocevia di traffici illeciti. Impossibile controllare tutta l'imponente mole di merce stivata nei container in partenza e in arrivo: si procede a campione e a fiuto.

E qualcosa può sfuggire. Non è un caso che recentemente, per rafforzare i dispositivi di controllo, l'Autori-

tà portuale abbia acquistato un mezzo mobile per il controllo ai raggi «x» dei bagagli, da destinare alle forze impegnate nella security portuale: Polizia, Guardia di Finanza, Dogana.

**NEL CASO** specifico, i componenti dei camion rubati - stivati all'interno di container - venivano accompagnati da una falsa documentazione, che attestava trattarsi di pezzi di ricambio e, in alcuni casi, di rottami. Ad allestire il bluff era il titolare di una concessionaria d'auto di Pomezia: Stanislao Mecconi. Le spedizioni via container, oltre che al porto della Spezia, avvenivano anche attraverso il porto di Ravenna. Nessuna responsabilità, allo stato gli atti, è stata riscontrata nell'ambito degli scali marittimi, che si sono risolti in meri terminali geografici di operazioni illecite che partivano da lontano. E cioè dalla Toscana, dal Lazio e dell'Umbria. Nelle tre regioni operava la banda - costituita da cinque rumeni - che si occupava di rubare camion, escavatori e trattori: 23 i furti finora accertati e riferiti al periodo maggio 2009-18 gennaio 2010.

C'era poi il livello degli «smontatori», che si occupavano di sezionare camion e di alterarne i segni identificativi. La base era costituita dal «Centro Autodemolizione» di Ar-

dea».

**ENTRAVA** poi in scena un'impresa di trasporti di Forlì. Questa metteva a disposizione gli autoarticolati

con relativi container per lo stivaggio e il trasporto dei camion alla volta degli scali marittimi, per il successivo imbarco sulla navi. La destinazione finale era il mercato egiziano: lì c'era chi rimontava i camion e li vendeva.

L'inchiesta ha subito un'accelerazione il primo febbraio scorso, con l'arresto in flagranza, a Cittaducale, di un rumeno alla guida di un camion appena rubato. Il 10 febbraio, poi, a Sinalunga era stato intercettato un tir con un container nel quale erano contenuti carrozzeria e parti meccaniche di un unico automezzo pesante risultato rubato. Si è trattato del riscontro agli indizi raccolti attraverso intercettazioni telefoniche, rilevazioni satellitari, analisi di tabulati telefonici. Quanto è bastato per far scattare ieri 13 ordini di custodia cautelare, chiesti e ottenuti dal pm Francia della Procura della Repubblica di Rieti che coordina l'inchiesta.

«Sono attualmente in corso approfonditi accertamenti ad opera dell'ufficio verifiche e controlli della Dogana della Spezia, opportunamente attivato - scrivono i carabinieri di Rieti in una loro nota - su ulteriore merce riciclata e stoccata in un container sito nel porto ligure».

DESTINATI IN AFRICA

## Tir rubati e smontati bloccati nel porto spezzino

PARTIVANO dal porto della nostra città i camion rubati in tutta Italia che, una volta smontati, venivano sistemati nei container e imbarcati sulle navi dirette in Africa dove venivano riassemblati per essere venduti.

Sono stati i carabinieri di Rieti a smantellare un'associazione a delinquere italo-romena specializzata in furti, ricettazione e riciclaggio. La gang di cui facevano parte anche alcuni imprenditori fra cui il titolare di un'impresa di trasporti di Forlì, il titolare di una concessionaria di auto di Pomezia ed il titolare di un'impresa di auto-demolizione di Ardea, operava su tutto il territorio italiano. Una vera e propria joint-venture del crimine. Con i ladri che rubavano le

motrici di mezzi pesanti lasciati in sosta in parcheggi incustoditi per portarli in officine affiliate dove venivano smontati pezzo per pezzo. Dei Tir del valore di 150-200 mila euro l'uno, sparivano completamente le tracce. Poi venivano sistemati in container e spediti verso i porti di Spezia e Ravenna, dove venivano stivati sulle navi e portati in Egitto, dove venivano rimontati e venduti sul mercato nero locale.

L'altro ieri i carabinieri reatini hanno bloccato nel porto della nostra città alcuni contenitori pieni di pezzi di Tir già smontati e pronti per essere inviati in Africa. L'operazione denominata "Raiders truck" si è conclusa con una serie di arresti effettuati fra Rieti, Aprilia, Ardea e Forlì.

BUFERA PER LA PRIVATIZZAZIONE DELLE LINEE CON LA FRANCIA

# Barricate in Corsica contro i traghetti italiani

I lavoratori respingono le navi Moby e Corsica Ferries a Bastia e Ajaccio

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Si è acceso ieri lo scontro sindacale nei porti della Corsica in difesa del servizio pubblico di continuità territoriale, gestito da Sncm (Société national Corse-Méditerranée, del gruppo Veolia) e Cmn (Compagnie Méridionale de Navigation), e contro gli aiuti alle compagnie private italiane Corsica Ferries e Moby Line. La protesta guidata dalla Cgt e dal sindacato autonomo dei marittimi ha portato ieri al blocco degli scali di Ajaccio e Bastia. Due navi della Corsica Ferries sono state respinte: la prima, diretta Bastia, è dovuta tornare a Livorno, mentre alla seconda, proveniente da Tolone, è stato impedito di entrare a Ajaccio e ha dovuto ripiegare su Calvi. Altre sette traversate fra la Corsica e Marsiglia sono state cancellate. Da domenica sera erano già bloccati due traghetti della Sncm, il "Danielle Ca-

sanova" a Bastia e il "Napoléon Bonaparte" ad Ajaccio. Lo sciopero è accompagnato da un'interrogazione del parlamentare e vicesindaco di Marsiglia, Roland Blum, che ha chiesto al governo l'apertura di una commissione d'inchiesta sui collegamenti con l'isola. I ministeri del Mare e dei Trasporti stanno valutando se sarà necessario «formulare modifiche a questi aiuti perché la concorrenza fra compagnie marittime sia equilibrata». Un incarico in questo senso è stato affidato dal governo al senatore Charles Revet. In un comunicato diffuso ieri a proposito dello sciopero, Corsica Ferries parla di «situazione gravissima, che impedisce la libera circolazione nonché il libero accesso a navi passeggeri italiane in porti francesi». «A noi - afferma l'amministratore delegato della compagnia, Euan Lonmon - va benissimo la commissione d'inchiesta, purché sia allargata alle sovvenzioni ricevute da Sncm e da Cmn e alla privatizzazione

di Sncm. Le due compagnie hanno ricevuto lo scorso anno 114 milioni di euro dalla Francia, (quest'anno saranno ridotte di circa 10 milioni, ndr) pur movimentando un terzo del traffico che movimentata Corsica Ferries. Dicono che le società italiane non dovrebbero avere aiuti, ma dimenticano che siamo nell'Unione europea anche noi». Le compagnie italiane hanno però trovato un alleato anche Oltralpe. I camionisti che operano in Corsica si sentono danneggiati dallo

sciopero e minacciano ritorsioni. «Neanche un chilo di merce entrerà più in Corsica a partire da mercoledì mattina (oggi, ndr)» ha detto il presidente del sindacato degli autotrasportatori, Jean-Marie Naurizi, specificando che il blocco riguarderà sia le merci provenienti dalla Francia sia quelle in arrivo dall'Italia. Corsica Ferries oggi non imbarcherà camion diretti all'isola.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

---

IL CONTRATTO

## **A Fincantieri le riparazioni della flotta Costa**

FINCANTIERI si aggiudica il business della manutenzione di tutte le navi di Costa Crociere sino al 2013. Una commessa che ridarà fiato soprattutto a uno degli stabilimenti del gruppo che più stanno soffrendo la crisi occupazionale, quello siciliano a Palermo. L'accordo è stato firmato lo scorso 19 febbraio e verrà presentato ufficialmente nei prossimi giorni: riguarda il bacinamento e le soste programmate di manutenzioni di tutta la flotta per i prossimi tre anni, ma anche eventuali lavori di conversione e refurbishment. I lavori saranno eseguiti a Trieste (Arsenale triestino San Marco) e Palermo. Il precedente accordo era stato siglato nel gennaio del 2009 ed aveva visto assegnare alla Fincantieri le soste programmate delle navi Costa Fortuna, Costa Serena, Costa Magica e Costa Mediterranea. Il business delle riparazioni e del riammodernamento delle navi da crociera è considerato in forte crescita nel Mediterraneo nei prossimi anni. Tra gli imprenditori che stanno puntando su questo mercato i cantieri genovesi Gin (joint tra San Giorgio e Mariotti) che hanno investito 5 milioni a Marsiglia per la gestione di due grandi bacini.

# Voto ai marittimi si muove il Senato

Proposta di legge Pd: «Serve l'intesa»

ALBERTO QUARATI

**ROMA.** Torna alla ribalta l'annosa questione del voto ai marittimi, quei 50 mila cittadini italiani che quando ci sono le elezioni, non possono votare perché sono al lavoro, a bordo delle navi in mezzo al mare.

Tema accarezzato dalla politica negli anni scorsi, e in questi giorni è entrato a pieno titolo nelle carte del Senato, con un disegno di legge d'iniziativa del senatore Pd Roberto Di Giovan Paolo, e sottoscritto

dalla ligure Roberta Pinotti, sua collega d'aula e di partito. «Il voto per cittadini italiani all'estero per lavoro - spiega Pinotti - è stato toccato dai governi due volte, nelle passate legislature. In particolare, nel precedente go-

verno Berlusconi si garantì il voto dei militari in missione all'estero. Un provvedimento che venne ampliato successivamente dal governo Prodi, estendendolo anche ad altre categorie di elettori che, al momento del voto si trovano all'estero, come ad esempio i ricercatori. In entrambi i casi, però, i marittimi rimasero tagliati fuori dai provvedimenti. Ora - prosegue Pinotti - questo ddl si aggancia a due norme già esistenti: la prima riguarda quelle di cui abbiamo appena parlato, la seconda il voto degli italiani al-

l'estero». La procedura viene spiegata da Di Giovan Paolo: «I marittimi che si trovano a bordo delle navi italiane, possono costituire un seggio speciale: il comandante assumerà la presidenza del seggio, fare lo spoglio, comunicare il voto al ministero dell'Interno. Per quanto riguarda i marittimi che navigano su navi straniere, potranno votare presso l'ambasciata o il consolato del Paese estero nel quale sbarcano, compatibilmente ai tempi della navigazione. In questo momento - di-

ce ancora il senatore - stiamo raccogliendo le firme. Entro 20 giorni gli uffici tecnici tireranno le somme. I tempi della discussione li determinerà il gioco politico». Non sarà una mossa elettorale?

«Guardi, il provvedimento riguarda le elezioni per il Parlamento e il Parlamento europeo. Non le amministrative, perché su queste esistono dei problemi tecnici sui quali abbiamo preferito rimandare la discussione. Quindi, non c'è intento elettorale». Intenti bipartisan, invece? «Quelli si - risponde Pinotti -. Negli anni passati la questione del voto ai marittimi era stata affrontata dal senatore Pdl Enrico Musso. Il nostro disegno vuole essere condiviso da tutti».

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## QUESTIONE BIPARTISAN

**Il Pdl con Musso  
aveva già affrontato  
il tema. Ora Pinotti  
e Di Giovan Paolo  
cercano sponde**

**«CAMBIATE ROTTA»  
DA ASSOPORTI APPELLO  
UNITARIO AL GOVERNO**

DOPO le incomprensioni dei mesi scorsi, ieri i presidenti delle Autorità portuali hanno firmato un documento unitario dove chiedono al governo un cambio di rotta e aprono all'ipotesi di investimenti privati sui moli. Appello per lo sblocco della legge sui porti ferma al Senato

**NEL 2009 DELLA CRISI  
D'AMICO IN ROSSO  
PER 13 MILIONI**

RICAVI in calo a 186,5 milioni di dollari, perdita netta di 13,4 milioni per d'Amico International Shipping nel 2009. Quanto al 2010, «rimangono significativamente condizionate dall'attuale debolezza del mercato e dalle incertezze a livello di economia mondiale»

**ASSOPORTI** ❖  
**Appello**  
**al governo**  
**sul futuro**  
**degli scali**

nazionale e comunitaria». Chiede inoltre un sostegno all'occupazione: «l'immediata riduzione, per tre anni, del costo del lavoro per le imprese, attraverso una parziale fiscalizzazione degli oneri sociali, a fronte dell'impegno da parte delle stesse imprese a non dare corso, nel periodo, a riduzione dei propri organici».

**D**eve ripartire l'iter per la legge di riforma portuale, ferma al Senato. Ci vuole una cabina di regia nazionale per avviare progetti logistici integrati fra porti, strade, ferrovie e navigazione interna, mettendo insieme pubblico e privato. Deve essere modificato il decreto milleproroghe alla voce in cui consente alle Autorità portuali di ridurre fino a zero le tasse portuali.

Assoport, l'associazione degli scali italiani, presenta al governo la lista delle priorità e delle strategie necessarie a dare agli scali le condizioni necessarie per garantire la competitività. Alla luce della crisi che ha fatto strage di traffici, il consiglio direttivo dell'Associazione ha messo dentro un

documente richieste più urgenti per favorire la ripresa.

Al primo posto c'è appunto la "cabina di regia" che si può realizzare con

accordi di programma che coinvolgano tutti i soggetti interessati, partenariati con privati «senza sovrapposizione di ruoli. Sarebbe un modo per ricondurre appunto ad una regia pubblica nazionale le iniziative dei privati come quella di Trieste.

Poi Assoport insiste sulla necessità di varare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali in funzione sia della realizzazione delle opere portuali sia per il cofinanziamento di infrastrutture di raccordo fra i porti e le reti di rilevanza



**Esposizioni.** L'ente genovese punta ad allargare l'attività a settori di nicchia del business to business

# La Fiera guarda oltre il Salone

L'ad Roberto Urbani: «Stiamo finendo di colmare il ritardo infrastrutturale»

## GENOVA

**Raoul de Forcade**

La Fiera di Genova sta portando a compimento (non senza qualche ritardo) il piano industriale avviato nel 2004 e si prepara a compilare quello nuovo. Intanto ripositiona la sua offerta, guardando da un lato alle manifestazioni di nicchia, per il business to business, e dall'altro a quelle che soddisfano un preciso bacino d'utenza, per il business to consumer. Mantenendo, però, sempre alta l'attenzione sul salone nautico, che è la kermesse di punta del quartiere fieristico, attorno alla quale ruotano tutte le altre minori. Con un'opzione in più: Euroflora, la grande mostra floreale che si tiene ogni cinque anni e che, nel 2011, si svolgerà dal 22 aprile all'1 maggio.

È Roberto Urbani, amministratore delegato della Fiera, a illustrare la strategia che caratterizzerà la spa nel 2010 e per gli anni a venire: una strategia che fa anche i conti con la crisi mondiale scoppiata nel 2008 e

non ancora conclusa. «Stiamo completando - spiega - il piano industriale, risalente al 2004, in tempi più lunghi di quelli preventivati ma senza discostarci dai progetti previsti. Era necessario superare il ritardo infrastrutturale e organizzativo della Fiera, per garantire, prima di tutto, un salto di qualità al nostro prodotto core, cioè il nautico. Abbiamo quindi realizzato - continua Urbani - la marina con la nuova darsena e abbiamo costruito ex novo il padiglione B, creando una struttura molto marina, in linea con le nostre esigenze. Non abbiamo ancora realizzato, invece, un terzo punto del piano, per il



Roberto Urbani  
AD  
FIERA DI GENOVA

**In agenda.** «Stiamo riordinando le kermesse business to consumer. In alcuni casi gestiremo direttamente i marchi, assumendo il rischio d'impresa»

quale, comunque, si stanno raccogliendo gli ultimi elementi. Mi riferisco al polo multifunzionale a ovest della Fiera, con il nuovo ingresso business, le funzioni congressuali e una struttura alberghiera di qualità».

Urbani riflette, poi, sulle possibilità che il quartiere di Genova è in grado di ritagliarsi sul mercato delle fiere. «Già prima della crisi - afferma - il comparto, sia in Italia, sia a livello internazionale, mostrava un eccesso di offerta. Il business delle fiere, dunque, è entrato in una fase selettiva e la situazione porterà a una mortalità di sigle fieristiche non competitive. Fatta salva, ovviamente, la capacità di innovarsi. Occorre fare proposte appetibili per direttori marketing con livelli di spending limitati». In questo quadro, avere una manifestazione forte come il nautico è essenziale per la Fiera di Genova. «Il salone - assicura Urbani - è un asset sul quale siamo in posizione di leadership nel mondo: e se lo spending della nautica si riduce del 30%, l'appetibilità del salo-

ne triplica».

Urbani rivela che la Fiera sta iniziando a lavorare a un nuovo piano industriale: la strategia resta concentrata sul nautico, al quale si aggiungono altri filoni fieristici. «Puntiamo - dice - a ritagliarci comparti di nicchia per il business to business, nel momento in cui si ristrutturano molti settori dell'offerta fieristica. Con la crisi si possono scoprire nuove nicchie che potrebbero essere congeniali al nostro quartiere e avere respiro internazionale. Per esempio le tecnologie, in diversi campi come infrastrutture, mare o security».

La Fiera, prosegue Urbani, sta lavorando alla riprogettazione della parte del portafoglio relativa a manifestazioni business to consumer. «Tutte le kermesse di questo comparto - spiega - sono circoscritte a un'utenza di un preciso bacino geografico e noi stiamo cercando di riordinarle, procedendo, in alcuni casi, alla gestione diretta dei marchi, assumendoci anche il rischio d'impresa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il documento**

**Assoporti, allarme sulla crisi delle banchine  
“Il governo approvi subito la legge di riforma”**

PROPOSTE urgenti per scongiurare la crisi dei porti sono contenute in un documento approvato all'unanimità dal consiglio direttivo di Assoporti. Il documento focalizza le priorità e le strategie necessarie a dare nuova energia ai porti per garantire la competitività. Al primo posto figura la riattivazione dell'iter di approvazione della legge di riforma per i porti ferma al Senato.

L'associazione porti italiani chiede poi l'istituzione di una cabina di regia nazionale per i progetti integrati e l'immediata modifica dell'emendamento al Decreto Milleproroghe che prevede l'abbattimento delle tasse portuali e d'ancoraggio fino all'azzeramento da parte di singole autorità portuali. In particolare vengono definite di primaria importanza: l'autonomia finanziaria delle autorità portuali (in funzione sia della realizzazione delle opere portuali, sia per il co-finanziamento di infrastrutture di raccordo tra i porti e le reti di rilevanza nazionale e comunitaria), l'immediata riduzione, per 3 anni, del costo del lavoro per le 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), l'abbattimento delle accise sui carburanti per i mezzi operativi portuali al livello di quelle applicate in altri Stati dell'Unione Europea.

UN PROGETTO IN ESPANSIONE CI SARA' ANCHE UNA TARGA DEDICATA ALLA VISITA DEL PAPA

## Il nuovo Palacrociere pronto in autunno

Il porto di Savona si è avvicinato al settore passeggeri quasi con timidezza: in fondo si trattava di una scelta epocale, di un cambio radicale di indirizzi, dalle navi carboniere a quelle da crociera. Nel 1996 l'Autorità Portuale decise di dedicare alle navi dipinte di bianco una banchina in disuso, proprio davanti al centro città, ricavando una piccola stazione marittima dalla riconversione di un vecchio capannone. Il terminal di Calata delle Vele, inaugurato nel 1996, riscosse subito successo.

Il salto di qualità nel 2002, quando l'Autorità Por-

tuale e Costa Crociere hanno stretto una forte alleanza per disegnare lo sviluppo del terminal. Sono nati così il progetto della nuova stazione marittima, studiato dall'architetto catalano Bofill e il progetto di prolungamento della Calata delle Vele, per consentire l'accosto contemporaneo di due navi.

Authority e Costa hanno elaborato anche i progetti per un ulteriore sviluppo del terminal, a cominciare dalla predisposizione di un terzo accosto, ormai praticamente ultimato, di 325 m. Parallelamente, per potenziare i servizi di accoglienza, sarà ampliato il Palacrociere,

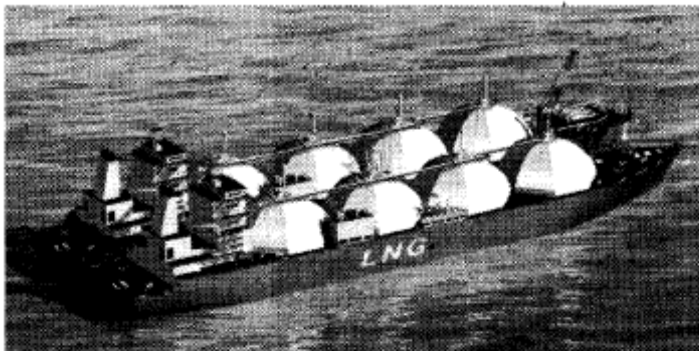
che potrà accogliere fino a ottomila passeggeri, e saranno estesi i parcheggi per le auto e i pullman.

Il 3 novembre prossimo, con lo scoprimento di una targa dedicata alla visita di Papa Benedetto XVI a Savona, sarà inaugurato il nuovo complesso nella zona 7 del porto di Savona.

Ad inaugurare l'opera sarà l'arrivo di Costa Mediterranea, una delle grandi navi della flotta di Costa Crociere. A fare gli onori di casa il presidente dell'Autorità Portuale, Rino Canavese, e il presidente e amministratore delegato di Costa Crociere, Pierluigi Foschi. [L.P.]

## “Piattaforma” pronta nell’anno?

Iniziata al largo di Livorno la posa in opera delle tubazioni sottomarine



LIVORNO - L'Olt va avanti, ed entro la fine di quest'anno la tanto discussa - e per molti anche attesa - piattaforma galleggiante di rigasificazione del metano sarà ancorata permanentemente al largo del Calambrone, tra Livorno e Marina di Pisa.

Conclude favorevolmente le ultime schermaglie anti-Olt dei comitati più o meno “verdi”, sembra appurato che anche la Toscana avrà, come il golfo di La Spezia e più di recente l'alto Adriatico, il suo ter-

scendo sul canale stesso non sembrano aver subito contraccolpi importanti dalla crisi internazionale.

(segue a pagina 3)

## Pronta nell’anno?

minale per le navi che trasportano gas liquefatto da immettere nella rete nazionale, in aggiunta e in concorrenza con i metanodotti “fissi”. Rimane solo il dubbio che anche a Rosignano Solvay sarà creata la seconda piattaforma toscana, dopo che l'iniziale “niet” della Regione Toscana si è molto ammorbidito (ed è diventato quasi un sì) in vista delle elezioni di marzo.

Con l'Olt comunque andranno a maturare anche altre ricadute importanti per il territorio: quasi unicamente su aree pisane, dicono i livornesi, ma comunque significative. E tra questa la più visibile sarà certamente l'apertura dell'Incile tra il Canale dei Navicelli e l'Arno proprio in periferia a Pisa, rendendo così navigabile l'intero circuito acqueo che fu ideato già nel '700 quando nacque e si sviluppò il canale dei Navicelli.

Con l'Incile finalmente aperto, anche la periferia di Pisa e il lato terminale del canale dei Navicelli torneranno ai fasti della antica repubblica marinara, visto che gli insediamenti di cantieri di costruzione e di refitting che stanno na-

LA GAZZETTA MARITTIMA

# Gli indicatori dei traffici 2010 puntano tutti sulla crescita

**A Londra si ipotizza un incremento del 19 per cento in export e del 25 per cento in import - I sistemi logistici alla base del successo in arrivo per alcuni porti**

LONDRA - Secondo i dati raccolti da *European Liner Affairs Association* lo "schiacciasassi" dell'export che fa capo alle Tigri Asiatiche si è rimesso in moto. Gli ultimi elementi ufficiali raccolti dall'associazione confermano che nello scorso dicembre i traffici con-

tainers dall'Asia all'Europa hanno raggiunto 1 milione e 105.195 teu, con una crescita del 2,5% rispetto al mese precedente. C'è chi frena i primi entusiasmi sottolineando che in genere dicembre comporta più

(segue a pagina 4)

## Puntano tutti sulla crescita

traffici in vista delle feste di fine anno, ma i conteggi confermano una tendenza alla crescita che va oltre il contingente.

Ancora più significativo l'incremento registrato sui traffici tra Europa ed Asia: ben il 47% di crescita, anche se i valori assoluti restano più bassi (+ 543.280 teu) perché l'export verso i paesi asiatici non pareggia in volumi l'import.

Il centro studi britannico *Mds Transmodal* si è spinto a ipotizzare, sulla base dei parametri economico-produttivi a sua disposizione, anche i volumi in export ed import che dovrebbero caratterizzare questo 2010. L'export in Teu dovrebbe sfiorare i 32 milioni di unità con un incremento del 19% rispetto al 2009, mentre per l'import è previsto un incremento del 25% con 12,4 milioni di Teu. Che l'orizzonte volga al sereno lo confermano anche gli orgogliosi annunci dei cantieri cinesi, che ipotizzano l'avvio della costruzione di alcune delle più grandi full-containers mai progettate al mondo: navi che riproporranno (come un tempo per le superpetroliere da 500 mila tonnellate ed oltre) i problemi legati all'attraversamento degli stretti e specialmente del pescaggio nei porti del Mediterraneo.

Sono canti di sirene o previsioni attendibili, quelle sulla ripresa? A fronte di un 2009 "orribile" (il solo porto di Amburgo nell'anno in questione ha perso il 21,4% dei traffici, e la media nei porti italiani è

stata di una perdita intorno al 18/22%) tutti gli indicatori parlano di una ripresa "sostanziosa" nell'anno in corso, anche se ne usufruiranno specialmente quei porti che nel frattempo avranno investito in strutture e specialmente avranno migliorato i transit-time delle merci e i collegamenti con le reti logistiche nazionali ed internazionali. Un elemento questo che non sembra giocare particolarmente a favore dei porti italiani, quasi tutti impelagati nell'inutile (ad oggi) attesa di una riforma della legge 84/94 che più di portare risorse si sperava portasse snellimenti e chiarimenti procedurali per far funzionare le Port Authorities.



## Logistica? In Italia tra gli ultimi

Da Vladimiro Mannocei, direttore nazionale ANCIPI, riceviamo:

ROMA - *Dum Romae consultiur, Saguntum expugnantur: mentre a Roma si discute, Sagunto è espugnata. In questo caso Sagunto è il sistema portuale italiano che è Vladimiro Mannocei (segue a pagina 2)*

## In Italia tra gli ultimi

assediato da una crisi profonda. Ma da Roma, il Governo Berlusconi sembra non rendersi conto di quanto sta accadendo in questo settore fondamentale per lo sviluppo economico italiano. La crisi sta cambiando in profondità anche gli assetti e le dinamiche dello shipping e della portualità mondiale. In poco più di un anno si sono dissolte tutte le certezze che avevano caratterizzato il trentennio che abbiamo alle spalle, durante il quale i traffici erano costantemente cresciuti. In questi anni, nell'illusione che la competitività passasse attraverso aperture a forme più sfrenate di concorrenza interna, si è pensato più a comprimere la sfera del lavoro che non a rafforzare la rete infrastrutturale del Paese. Con quello che si spenderà per il ponte sullo Stretto di Messina potrebbero essere fatte opere per riorganizzare gran parte del sistema dei trasporti. I porti italiani da anni non hanno potuto utilizzare parte delle risorse che producono, come invece accade in Europa e nel resto del mondo civilizzato. Anche per questo motivo in questi anni si è allargata la forbice fra il sistema portuale italiano e quello nordeuropeo in particolare. Il rapporto della Banca Mondiale "Connecting to compete 2010: trade logistics in the global economy" ha stilato una classifica del livello delle attività logistiche di 155 nazioni. Il sistema logistico tedesco risulta essere il migliore al mondo mentre l'Italia è solo alla ventiduesima posizione della graduatoria dietro a quasi tutti i paesi europei di prima fascia, avanti solo a Spagna e Portogallo. Il Governatore di Bankitalia Mario Draghi ha evidenziato in questi giorni come l'Italia sia fra gli ultimi paesi in fatto di crescita nel quadro del-

l'Unione Europea.

L'iter avviato in Parlamento per modificare la Legge n. 84 del 1994 è naufragato perché nonostante le promesse fatte in questi mesi di attuare l'autonomia finanziaria nei porti, questa non si è realizzata. Il ministro dell'Economia Tremonti ha di fatto messo il veto. Anzi, in questi mesi si sono bloccati tutti i finanziamenti che sarebbero dovuti servire a rilanciare la portualità italiana e nella legge finanziaria approvata a dicembre scorso non c'è niente di rilevante per questo settore. Un simile atteggiamento non ha riscontro in nessuna realtà europea dove, anche a fronte delle difficoltà date dalla crisi, i governi stanno intervenendo per rafforzare il sistema dei trasporti, per dare alle Autorità Portuali maggiori strumenti ed ulteriori risorse per rendere più efficienti i porti. Purtroppo negli scali italiani si stanno consumando crisi che vedono, nel migliore dei casi, l'utilizzo di ammortizzatori sociali (cigo, cigs, "deroga", CdS) per migliaia di lavoratori. La discussione che si è aperta fra i presidenti delle Autorità Portuali dei porti di "transshipment" e quelli dei porti "gateway" è un po' come vedere i "polli di Renzo" di manzoniana memoria che "s'ingegnavano a beccarsi

l'uno con l'altro, come accade troppo sovente tra compagni di sventura". Anche al fondo di questa vicenda emerge l'incapacità di questo Governo, di analisi sulla crisi e di azione e della sua incapacità di dare soluzioni ai problemi aperti, né in termini di emergenza né in termini di prospettiva. Ne è un esempio l'emendamento proposto dal Governo al "decreto milleproroghe" per poter abbattere le tasse di ancoraggio ai terminalisti, dovendo però far compensare alle Autorità Portuali le minori entrate con riduzioni di spesa. Questo sarebbe un pericoloso palliativo, in quanto scaricherebbe su questi Enti

e conseguentemente sui porti, minori entrate per 220 milioni di euro. Un detto livornese recita: "agli zoppi pedate negli stinchi". Eppure erano state indicate altre strade che avrebbero prodotto benefici per gli operatori portuali, senza rischio di collassare un sistema già precario. Un esempio: attraverso il taglio delle accise sul carburante dei mezzi usati in porto e con la defiscalizzazione degli oneri sociali a carico delle aziende portuali, queste ultime si sarebbero dovute impegnare a non attuare lincenziamenti. 145 milioni di euro di risparmi prodotti per le imprese sarebbero stati compensati per lo Stato con minori spese per la Cassa Integrazione Straordinaria che in questo caso non sarebbe stata attivata. Questo governo non ha mosso un dito nemmeno rispetto alle richieste fatte circa un anno fa dalle associazioni che compongono il cluster marittimo e portuale. Allora il governo si ostinava a dire che la crisi non esisteva.

In questi giorni, con il patrocinio del ministero degli Esteri e del ministero dei Trasporti e sponsorizzato da Unicredit, si è svolto a Trieste un convegno internazionale dove si è parlato di costruire una "piastra logistica" per i porti di Trieste e Monfalcone prevedendo investimenti privati. Fin qui niente di strano dato che gli investimenti privati nei porti italiani non sono una novità. L'anomalia sta nel fatto che questi investimenti verrebbero fatti non rispettando le procedure della legge 84/94 e tutto passerebbe sopra la testa dell'Autorità Portuale e dei suoi indirizzi di programmazione concordati con gli Enti locali. E' forte il sospetto che si voglia fare entrare "dalla finestra" la proposta di costituire dei "supercommissari" per i porti di Genova e di Trieste, così come era stato proposto dal ministro Matteoli con un emendamento al decreto "anticrisi" del luglio scorso.

so. Ingredienti per grandi torte da spartire con i "soliti ignoti" della finanza che ora hanno messo gli occhi sui porti e sulle opere da realizzare. Su questi temi il Governo sembra prediligere il far diventare "emergenze" le questioni ordinarie, sulla falsariga di quanto è avvenuto per le competenze della Protezione Civile.

Niente di buono dunque sotto il sole.

LA GAZZETTA MARITTIMA

## Sulla proposta-choc di Unicredit si allarga il fronte dei “perché no?”

Ma fa discutere anche la carenza di normative ad hoc nel silenzio più assoluto del governo - Un modello nuovo in Italia ma assai diffuso negli altri paesi



Luigi Merlo

GENOVA - E' una “bomba” che può davvero far piazza pulita del vecchio sistema assistenzialistico statalista - i soldi ai porti solo e unicamente dallo Stato - o è l'ennesima illusione tanto per gettar fumo negli occhi, gattopardesca-mente parlando per cambiare tutto in modo che non cambi nulla nel concreto?

Se ne discute molto in questi giorni, delle società miste tra pub-

**Antonio Fulvi**  
(segue in ultima pagina)

### Il fronte dei “perché no?”

blico e privato per rilanciare i porti italiani, dopo l'uscita di Unicredit - primo gruppo bancario italiano - che si è detto interessato a investire “pesantemente” su alcuni porti. Alessandro Profumo, amministratore delegato di Unicredit, ha addirittura prospettato di contribuire (con soldi veri, non chiacchiere) alla realizzazione di una mega-piattaforma logistica adriatica tra Trieste e Monfalcone, con il target di 5 milioni di teu/anno. Una proposta che ha fatto strillare come aquile spennate buona parte degli altri scali italiani esclusi dal mega-progetto (in particolare quelli più vicini, come Venezia) ma che ha avuto subito un complemento “ascellare”, nel senso che Unicredit ha subito rilanciato proponendo qualcosa di simile anche per Genova. Tanto da ammorbidire immediatamente le prese di posizione critiche

del cluster marittimo ligure, ma non certo i sospetti e i “distinguo” degli altri porti.

Nel ping-pong tra i “sì”, i “no” e i “forse”, una presa di posizione realistica e approfondita viene da Maurizio Maresca, già presidente della Port Authority di Trieste che sul web ([www.shippingonline.it](http://www.shippingonline.it)) identifica la proposta di Unicredit come “modello industriale/finanziario di gestione delle infrastrutture logistiche assai diffuso in ambito internazionale anche se relativamente nuovo in Italia”. Della serie: è il momento di guardare oltre i nostri orizzonti e di cercare risorse altrove, visto che dalla grande “mammella” dello Stato sembra ormai difficile attendersi granché.

Ovviamente il progetto Unicredit ha portato molti a mettere i puntini sulle “i”. E in attesa che lo stesso sindacato delle Authority, cioè Assoporti, prenda una posizione più definita ed ufficiale di quella che nei giorni scorsi è stata firmata dal suo presidente Nerli (e subito criticata da una parte degli associati) c'è chi contesta in parti-

colare la richiesta di “leggi speciali” su fantasiosi “porti di corridoio” (o “corridoi di porti”) e specialmente sulle figure di commissari che andrebbero a mettere in ombra le Port Authority e forse anche le istituzioni territoriali.

Per chiudere il dibattito, sembra realistica e sensata la considerazione del presidente di Genova Luigi Merlo quando si richiama al fatto che per considerare qualcosa di più d'un sogno il progetto Unicredit “occorre riferirsi a un quadro normativo che oggi non esiste”. E allora? La risposta (o il fiammifero acceso) torna a Roma, dove sulla portualità e in genere sulla logistica sembra che nessuno davvero sia interessato più di tanto. Q no?

**SARANNO COMPLETATI ENTRO UN ANNO E MEZZO. RISOLTE LE CONTROVERSIE CON L'OLANDA**

## **Porto di Anversa, partiti i dragaggi**

*Lo scalo belga pronto a dare battaglia sul fronte commerciale*

**L**e draghe hanno cominciato la loro opera, che durerà quasi un anno e mezzo, per rimuovere i bassi fondali che sulla Schelda occidentale. Ora, il porto di Anversa è pronto a ripartire. Il problema dei dragaggi in quella zona del fiume, sul quale si sviluppa il mega-hub belga, è un nodo parecchio intricato: infatti, si tratta di territori che rientrano nei confini nazionali olandesi, ma dei quali se ne dovrebbe curare lo Stato del Belgio, sulla base di un trattato stipulato nel 1995. Una questione che, ancora pochi mesi fa, aveva creato diverse tensioni fra i due Paesi, che controllano due dei maggiori porti di tutto il Vecchio Continente.

Tensioni motivate, se si considera che il lato orientale del grande fiume è stato dragato già nel 2007. Sul versante olandese del fiume, il governo olandese aveva avanzato delle perplessità di tipo ambientale, ma il sospetto a Bruxelles - ancora più forte ad Anversa - è che i Paesi Bassi facessero resistenza passiva per avvantaggiare il loro mega-porto di Rotterdam. E in effetti, senza i dragaggi, lo stesso scalo di Anversa perdeva e perde ogni anno un po' di competitività. Il progetto dei dragaggi, pagato dal governo locale fiammingo, ad Anversa è imponente: alla fine dell'opera, saranno portati via 7,7 milioni di metri cubi di sabbia dai bassi fondali della Schelda.

In questo modo, la profondità dei canali di accesso al porto sarà aumentata a 15 metri, tanto da poter consentire l'accesso alle portacon-

tainer di ultima generazione.

Lo scorso anno, nel porto di Anversa sono entrate 30 mila navi. Alla luce della realizzazione di questi nuovi progetti, rimane da capire se nel Nord Europa si modificheranno gli equilibri dei maggiori porti di quest'area geografica. Negli ultimi anni, Rotterdam si è dimostrata commercialmente molto aggressiva, diventando il punto di riferimento per tutti i traffici, anche a discapito dei porti di Amburgo e Anversa.

In ogni caso, i livelli sono comunque alti: Anversa rimane il secondo porto in Europa, con 7,3 milioni di teu movimentati nel 2009, poco sopra i volumi di Amburgo, terzo scalo europeo. Anversa verosimilmente potrà recuperare punti in un suo traffico storico, ossia quello che vede il porto come ultima toccata europea prima dell'Oceano: in sostanza, il porto del grande export.

Attingendo non solo dal suo bacino tradizionale, cioè l'Europa nord-occidentale, ma anche guardando ad altre zone geografiche: come ad esempio la Germania. Insomma, rosciare fette all' hinterland entro il quale Rotterdam ha trovato la sua forza.

Tutto questo, grazie a una rete di interporti collegati con chiatte e treni. E proprio nei retroporti potrebbe esserci l'occasione per alleanze inedite, sulla falsariga di quanto è avvenuto ad Amburgo tra i due maggiori terminalisti rivali del porto tedesco: Hhla e Eurogate. In questo caso, ad Anversa l'alleanza potrebbe essere tra i due più grandi competitor del porto: Dp World e Psa.

**FESTA A DUBAI PER LA NUOVA UNITÀ DI COSTA CROCIERE**



**Inaugurazione per “Deliziosa”**

**S**i è celebrata ieri a Dubai la cerimonia di inaugurazione di “Costa Deliziosa”, nuova unità della flotta Costa Crociere (nella foto, l’ad Pier Luigi Foschi) e la prima nave a essere inaugurata in una città araba. Costruita da Fincantieri in Italia, negli stabilimenti di Venezia-Marghera, Costa Luminosa ha una stazza di 92.600 tonnellate e una capacità massima di 2.826 ospiti. È la terza nave

consegnata alla compagnia italiana in nove mesi, e fa parte del piano di espansione della flotta che conta cinque nuove navi programmate in consegna dal 2009 al 2012, per un investimento complessivo di 2,4 miliardi di euro. Le unità della flotta Costa si aggiungono ad altre tre ordinate dal gruppo Carnival (che controlla la compagnia genovese) a Fincantieri: una per Carnival Cruises, altre due per Princess.

L'ALLARME LANCIATO DALLE DOGANE

## «La sottotariffazione sta rovinando il mercato»

La sottotariffazione attuata alle dogane europee priva l'erario italiano di una quota ormai esplosiva di gettito e paradossalmente ogni tentativo di imporre nuovi dazi specie sui prodotti provenienti in particolare dalla Cina (prodotti in gran parte frutto della contraffazione) si traduce in un'ulteriore perdita di competitività delle aziende italiane». E la denuncia dell'Agenzia delle dogane a un incontro svoltosi a Roma organizzato da Unimpresa.

L'emergere di un fenomeno ormai generalizzato di "dichiarazioni al ribasso" sta assumendo caratteristiche devastanti per le imprese italiane: nel 2003 ogni chilo di prodotti di provenienza dalla Cina, veniva quotato presso le dogane italiane 5,2 euro al chilogrammo.

Oggi sdoganare un chilo di cotone importato in Italia costa 16,3 euro. In Spagna le dogane si accontentano di una quotazione di otto euro. Ed è su queste quotazioni che vengono applicati Iva e dazi.

Ma il peggio deve ancora venire:

nei paesi dell'Est i valori dei prodotti di cotone scendono a precipizio nelle valutazioni delle dogane locali e si attestano ormai attorno ai due euro al chilo.

Il che per quattro t-shirt viene dichiarato (e accettato da dogane europee) un valore di due euro quando il solo cotone grezzo per produrle costa 1,8 euro.

La denuncia, confermata dall'Agenzia delle dogane, è emersa oggi a Roma, in occasione della presentazione da parte di Unimpresa del primo vademecum anti contraffazione per le piccole e medie imprese. Secondo i dati del Counterfeiting Intelligence Bureau, resi noti da Unimpresa, la contraffazione vale tra il cinque e il sette per cento del commercio mondiale, pari quindi a 200-300 miliardi di euro.

L'industria della contraffazione ha il suo epicentro nei paesi asiatici (il 70 per cento della produzione) e al 60 per cento ha come destinazione finale i Paesi dell'Unione Europea.

**Mario Lusender**

**I CONTI DELL'ARMATORE ITALIANO**

## *Per d'Amico rosso da 13,4 milioni molta cautela per il bilancio 2010*

**R**icavi 2009 in calo a 186,5 milioni di dollari (251,6 milioni nel 2008), ebitda di 30,8 milioni, ebit negativo per 6,4 milioni, perdita netta di 13,4 milioni (utile di 147,8 milioni), a fronte di un indebitamento netto pari a 171,4 milion.

Sono i dati principali contenuti nel progetto di bilancio dello scorso esercizio di d'Amico International Shipping approvato ieri dal consiglio di amministrazione.

«Conseguentemente alla crisi economica mondiale - afferma il presidente, Paolo d'Amico - lo scorso esercizio si è distinto per il crollo, senza precedenti, del mercato delle navi sistema».

Quanto alle previsioni per il 2010, si legge in una nota, «rimangono significativamente condizionate dalla attuale debolezza del mercato e dalle incertezze a livello di economia mondiale».

Secondo il presidente d'Amico, «se si considera che nell'esercizio 2009, a causa della negativa congiuntura economica mondiale, il contesto operativo di mercato, caratterizzato dal calo della domanda di prodotti petroliferi e da un'ulteriore pressione dovuta alla maggiore offerta di navi, si è rivelato il più difficile da diversi anni a questa parte, i risultati di d'Amico International Shipping (Dis) sono da ritenersi accettabili».

La significativa percentuale di copertura dovuta ai contratti a medio-lungo termine a tariffa fissa, il forte posizionamento sul mercato, unitamente alla riduzione di alcune voci di costo - conclude Paolo d'Amico - hanno consentito a Dis di mitigare gli effetti di un mercato debole, continuando a generare flussi di cassa operativi positivi, mantenendo una solida posizione finanziaria».

## **Genova, incontro sui pirati**

«Pirati di Aden: una favola  
L'impotenza della legge» è  
il titolo del convegno che si svol-  
gerà a Genova - sala Auditorium  
del Galata Museo del Mare - ve-  
nerdi 26 febbraio a partire dalle  
ore 17.00. L'iniziativa è aperta  
al pubblico e organizzata in occa-  
sione della ripresa delle pubbli-  
cazioni di *Atlante*, il mensile del-  
lo sviluppo sostenibile. Affronte-  
ranno la questione Stefano  
Messina, amministratore delega-  
to della compagnia Messina; il  
comandante Maurizio Zini, di-  
rettore dell'International Mariti-  
me Safety Security Environment  
Academy; Tirreno Bianchi con-  
sole della compagnia portuale  
Pietro Chiesa; il direttore del Mu-  
Ma, Pierangelo Campodónico;  
Enrico Musso (Pdl) e Mario Tullio  
(Pd); Aldo Giannuli, ricercatore  
di Storia contemporanea presso  
l'Università di Milano, e Giaco-  
mo Goldkorn Cimetta, esperto  
di Guerra economica e guerra  
dell'informazione. Sono stati in-  
vitati tra gli altri il presidente  
della Regione Liguria Claudio  
Burlando, il sottosegretario alla  
Difesa Giuseppe Cossiga, il pre-  
sidente dell'Autorità portuale di  
Genova Luigi Merlo.

INFORMARE

## **Assoporti stila un programma di priorità e strategie per garantire la competitività del sistema portuale e logistico italiano**

*L'associazione chiede al governo di accogliere con urgenza le proposte per scongiurare l'involuzione della portualità*

Il consiglio direttivo dell'Associazione Porti Italiani (Assoporti) ha approvato all'unanimità un documento che focalizza le priorità e le strategie necessarie a dare nuova energia ai porti, per garantirne la competitività nel contesto dell'attuale crisi che ha avuto notevoli riflessi sul sistema portuale e logistico del Paese.

Il documento prevede, in sintesi, la riattivazione dell'iter di approvazione della legge di riforma per i porti, ferma al Senato, l'istituzione di una cabina di regia nazionale per i progetti integrati, l'immediata modifica dell'emendamento al decreto "Milleproroghe" sulle tasse portuali e l'accoglimento delle proposte che nei mesi scorsi il cluster marittimo-portuale ha sottoposto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli (*inforMARE* del [3 marzo](#) e [10 settembre](#) 2009). Sono richieste che Assoporti chiede che vengano «accolte con urgenza per scongiurare l'involuzione della portualità, che da qualche tempo accusa risultati negativi sia in termini economici puri, che in termini occupazionali, mettendo a rischio un settore strategico per l'intero Paese».

Secondo Assoporti, in primo luogo non è più procrastinabile l'attivazione di una cabina di regia per l'avvio di progetti logistici integrati, che - precisa l'associazione - si può realizzare mediante accordi di programma con il coinvolgimento di tutti gli enti interessati, partenariati con privati e senza sovrapposizioni di ruoli. «Questi progetti - spiega Assoporti - riguardano: la portualità, le connessioni ferroviarie, stradali e anche (ove possibile) di navigazione interna e possono essere riferiti alle "Multi-port gateway region" - archi dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico - all'insieme dei porti che trattano principalmente traffici di transhipment, ai porti capolinea e situati lungo i corridoi trans-europei (Corridoio tirrenico, adriatico e Corridoio VIII) ed alle interconnessioni tra quei corridoi».

Assoporti sottolinea come sia di primaria importanza, inoltre, «l'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, in funzione sia della realizzazione delle opere portuali, sia per il co-finanziamento di infrastrutture di raccordo tra i porti e le reti di rilevanza nazionale e comunitaria», nonché «l'immediata riduzione, per tre anni, del costo del lavoro per le 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» ed anche «l'abbattimento delle accise sui carburanti per i mezzi operativi portuali al livello di quelle applicate in altri Stati UE».

Oltre a ciò - osserva Assoporti - «rimane ancora aperta la necessità di procedere all'adeguamento del quadro normativo rivisitando la legislazione in materia portuale, per consentire il rafforzamento del ruolo di governo delle Autorità Portuali con una chiara distinzione tra i compiti delle stesse e quelli dell'Autorità Marittima. Inoltre, la funzione di promotore di servizi di logistica nel territorio e nell'area vasta, nonché per velocizzare e rendere più certi i tempi di pianificazione e realizzazione degli investimenti. Su questo tema - evidenzia - è d'obbligo stigmatizzare lo stallo attuale in cui si trova il disegno di legge in materia di riforma della legislazione, nonostante il lavoro condiviso portato avanti dall'ottava Commissione del Senato».

Infine - conclude l'associazione delle Autorità Portuali italiane - «occorre sottolineare l'inopportunità dell'emendamento al decreto "Milleproroghe" che prevede l'abbattimento delle tasse portuali e d'ancoraggio, fino all'azzeramento da parte di singole Autorità Portuali. Ciò introduce il concreto rischio di destabilizzare non solo l'equilibrio economico di molte Autorità Portuali, ma anche l'equilibrio del sistema delle imprese operanti nei porti, lacerando le diverse componenti del cluster marittimo portuale».

INFORMARE

## **Giachino conferma l'attenzione del governo nei confronti dell'attività delle case di spedizione**

*Il sottosegretario esorta le piccole e medie imprese ad affrontare la crisi aggregandosi*

Il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, ha confermato l'attenzione del governo nei confronti dell'attività delle case di spedizione. Intervenendo ieri a Milano al convegno sul tema "Lo spedizioniere, attore fondamentale del processo logistico", organizzato dal The International Propeller Club of Milan, Giachino ha evidenziato come l'attività dello spedizioniere non sia solo di intermediazione, ma anche di coordinamento, e come tale essenziale nell'ambito della catena logistica.

Parlando dei problemi che caratterizzano il settore della logistica nell'attuale situazione di crisi, il sottosegretario ha esortato le piccole e medie imprese ad affrontare il momento di difficoltà aggregandosi ed ha confermato la disponibilità del governo a valutare proposte in tale direzione.

Commentando l'intervento di Giachino, il Propeller ne ha sottolineato tra l'altro il pronostico sul futuro delle aziende manifatturiere, che sarebbero destinate a sparire dal territorio italiano in quanto il processo di delocalizzazione sarebbe ormai inarrestabile. Quindi - ne deduce il Propeller milanese - l'Italia deve puntare su due attività "alternative", ma vincenti: il turismo e la logistica.

Senza arrivare ad ipotizzare che questo scenario prefiguri il tramonto, se non della civiltà, almeno dell'economia del mondo occidentale, da parte nostra ci auguriamo (ma non lo crediamo) che tecnologia e servizi siano in futuro in grado di mantenere in vita il motore della logistica italiana.

*B.B.*

INFORMARE

## **Corsica Sardinia Ferries protesta per il blocco del traffico marittimo con la Corsica**

*Gli scioperi dei lavoratori della SNCM ostacolano fortemente i collegamenti con l'isola*

Lo sciopero indetto dal sindacato francese CGT e in atto da domenica sera per protesta contro quello che viene definito lo smantellamento dei servizi marittimi pubblici con la Corsica e contro l'ingresso in questo mercato di navi italiane sta fortemente ostacolando i collegamenti con l'isola. I lavoratori della compagnia francese SNCM (Société Nationale Maritime Corse Méditerranée) hanno bloccato da stamani i porti di Bastia e Ajaccio.

La protesta è rivolta contro Corsica Sardinia Ferries, che impiega navi di bandiera italiana, e contro Moby Lines, che dal prossimo 1° aprile attiverà una nuova linea traghetto tra Tolone e Bastia.

Corsica Sardinia Ferries è stata costretta a riorganizzare il suo programma di partenze per garantire questa sera i collegamenti con la Corsica con viaggi da Calvi per Tolone e da Tolone per Calvi. La compagnia ha spiegato che il blocco ha creato disagi anche sui porti italiani. In particolare, la nave *Sardinia Regina*, partita stamani alle ore 08.30 dal porto di Livorno, è dovuta rientrare nel porto toscano poiché le autorità corse non hanno potuto garantire l'accosto nel porto di Bastia. Inoltre la *Mega Smeralda*, partita ieri sera alle ore 21.00 da Tolone con destinazione Ajaccio (arrivo previsto questa mattina), con a bordo 210 passeggeri, non ha potuto attraccare nel porto corso perché - ha precisato la compagnia - l'accesso allo scalo era impedito da alcune lance di manifestanti della SNCM. Il comandante della nave ha quindi deciso di raggiungere il porto di Calvi, l'unico accessibile, dove i passeggeri hanno potuto sbarcare finalmente dopo le ore 14.00.

Corsica Sardinia Ferries ha reso noto che anche la partenza prevista alle ore 13,30 da Bastia su Livorno non ha potuto essere effettuata e che è stata annullata la partenza delle ore 14.30 della *Mega Express Five* dal porto di Nizza, con destinazione Bastia, viaggio su cui erano prenotati non meno di 250 passeggeri. «Queste agitazioni - ha rilevato la compagnia - hanno così coinvolto un gran numero di persone di nazionalità francese, italiana, tedesca, svizzera, belga ed altre, attualmente prenotate sulle traversate da e per la Corsica, sia da porti italiani che francesi, sulle navi gialle che battono bandiera italiana». «Si tratta - ha sottolineato Corsica Sardinia Ferries - di una situazione gravissima, che impedisce la libera circolazione nonché il libero accesso a navi passeggeri italiane in porti francesi».

INFORMARE

## **d'Amico International Shipping chiude il 2009 con un rosso di 13,4 milioni di dollari**

*Paolo d'Amico: risultati accettabili nel contesto del crollo senza precedenti del mercato delle navi cisterna*

Il progetto di bilancio di d'Amico International Shipping (DIS) per l'esercizio annuale 2009, esaminato e approvato oggi dal consiglio di amministrazione della compagnia, mostra una perdita netta di 13,4 milioni di dollari su ricavi base time charter di 185,6 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 147,7 milioni di dollari su ricavi per 251,6 milioni di dollari nel 2008. L'utile operativo lordo è ammontato a 30,8 milioni di dollari (201,2 milioni nel 2008).

Il presidente di d'Amico International Shipping, Paolo d'Amico, ha definito «accettabili» tali risultati. «Conseguentemente alla crisi economica mondiale - ha spiegato - lo scorso esercizio si è distinto per il crollo, senza precedenti, del mercato delle navi

cisterna. Se si considera che nell'esercizio 2009, a causa della negativa congiuntura economica mondiale, il contesto operativo di mercato, caratterizzato dal calo della domanda di prodotti petroliferi e da un'ulteriore pressione dovuta alla maggiore offerta di navi, si è rivelato il più difficile da diversi anni a questa parte, i risultati di d'Amico International Shipping sono da ritenersi accettabili. La significativa percentuale di copertura dovuta ai contratti a medio-lungo termine a tariffa fissa, il forte posizionamento sul mercato, unitamente alla riduzione di alcune voci di costo, hanno consentito a DIS di mitigare gli effetti di un mercato debole, continuando a generare flussi di cassa operativi positivi, mantenendo una solida posizione finanziaria».

| d'Amico International Shipping<br>Tariffe giornaliere<br>Ricavi Base Time Charter<br>(Dollari USA) | Q1     | Q2     | Q3     | Q4     | FY     |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Spot   | 20.358 | 14.422 | 10.248 | 9.343  | 13.069 |
| Fissa  | 18.632 | 18.045 | 17.978 | 18.868 | 18.403 |
| Media  | 19.375 | 16.504 | 13.879 | 14.279 | 15.904 |

L'indebitamento finanziario netto di DIS al 31 dicembre scorso ammontava a 171,4 milioni di dollari rispetto a 142,2 milioni di dollari al 31 dicembre 2008. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risultava di 0,48 a fine esercizio 2009 (0,39 alla fine del precedente esercizio riclassificato).

Le previsioni della compagnia per l'andamento dell'attività nei prossimi mesi sono improntate alla massima prudenza. «Tali previsioni - ha spiegato DIS - rimangono infatti significativamente condizionate dalla attuale debolezza del mercato e dalle incertezze a livello di economia mondiale. Il management della società mantiene pertanto un atteggiamento estremamente prudente al riguardo. I noli delle navi cisterna hanno registrato una contrazione a partire dall'inizio del 2009, con il calo più rilevante nel secondo semestre, ma senza poi ulteriori significative contrazioni nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010 il miglioramento dei dati macro-economici e un inverno estremamente rigido in tutto l'emisfero settentrionale, hanno favorito una ripresa della domanda di prodotti petroliferi. Il mercato ha in effetti registrato un graduale miglioramento con la fine dell'anno e l'inizio del 2010, nel contesto di una visione di mercato più positiva a livello generale, e alla suddetta eccezionale ondata di freddo che ha colpito l'emisfero settentrionale. Tale ripresa non è tuttavia particolarmente significativa se confrontata con gli esercizi precedenti e permane fragile nonostante la graduale ripresa della situazione economica mondiale».

INFORMARE

## **Protocollo d'intesa tra il ministero delle Politiche agricole e il RINA per il settore ittico**

*Sarà siglato giovedì a Roma a conclusione di un convegno sulla certificazione del prodotto pescato*

Giovedì prossimo alle ore 14.30 a Roma, nell'ambito dell'evento “Sistema Mare” al salone nautico Big Blu, si terrà il convegno “Sostenibilità, sicurezza, tracciabilità: la certificazione del prodotto pescato per il futuro dei nostri mari” promosso dal RINA con il patrocinio di Unioncamere e del ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali.

Il convegno vuole analizzare e sviluppare le prospettive della certificazione del prodotto pescato e presentare la sottoscrizione del “Protocollo d'intesa relativo allo sviluppo e monitoraggio di progetti a supporto del settore ittico” che sarà siglato al termine dell'incontro dal ministero e dal Registro Italiano Navale. Evidenziando come la certificazione dei comportamenti virtuosi sia diventata un'esigenza precisa per la tutela di tutti, il presidente di Federpesca, Luigi Giannini, ha sottolineato come «l'iniziativa del ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali, assunta dal sottosegretario delegato alla Pesca, Antonio Buonfiglio, di dare corpo ad una estesa azione di promozione della qualità e della tracciabilità certificate, attraverso un protocollo d'intesa con l'ente certificatore italiano per eccellenza, rappresenti un momento di significativa e concreta innovazione per il settore».

Tra i relatori del convegno, che si aprirà con i saluti dei vertici del RINA, di Unioncamere e Federpesca, figurano, oltre ad alcune delle associazioni nazionali di categoria della pesca (Agci Agrital, Federcoopesca-Confcooperative, Unci Pesca), esperti del settore marittimo ed esponenti del mondo ambientalista, nonché il rappresentante della direzione generale Affari Marittimi e Pesca della Commissione Europea, Pawel Swiderek.