

RASSEGNA STAMPA 12 MARZO 2013

Fonte:



Genova, assiterminal si rivolge al governo

Genova - Si pronunci il ministero sull'ipotesi che nel porto di Genova venga rafforzata l'autonomia della Compagnia unica modificando il regolamento sull'articolo 17. Lo chiede Assiterminal in una nota. L'associazione dei terminalisti ritiene infatti che un'ipotesi del genere non corrisponda a quanto previsto dalla legge e, in caso di no dal ministero, propone si ritorni a discutere della creazione di una nuova società da affiancare alla Compagnia. Cioè l'ipotesi da sempre sostenuta dai terminalisti.

Ecco la nota:

Assiterminal, richiesta da associati e invitata dall'A.P., ha partecipato al confronto iniziato a metà 2012 sul modello di organizzazione del lavoro del porto di Genova, promosso dalla stessa Autorità Portuale dopo 3 anni dalla autorizzazione ex art 17 della L 84/94 alla Culmv "Paride Batini". Si trattava e si tratta di capire, dalla prova dei fatti, se il modello scelto dal Porto di Genova, imperniato solo su un grande art 17, fornitore di lavoro temporaneo portuale, senza quindi prevedere al contempo alcuna impresa autorizzata ex art 16 fornitrice di servizi e in grado di appaltare segmenti di ciclo operativo delle imprese concessionarie, fatta salva la storica compagnia Pietro Chiesa, addetta alla fornitura di servizi unicamente alle rinfuse, sia davvero il più adeguato alle esigenze di efficienza e di flessibilità di un grande porto come quello di Genova e, al contempo, se avesse dimostrato, nel corso di questi tre anni, un equilibrio gestionale ed economico.

La nostra valutazione, formulata nel corso della discussione e alla fine condivisa anche con i terminalisti non aderenti ad Assiterminal e organizzati in CONFINDUSTRIA, è stata sostanzialmente questa: 1. Una organizzazione del lavoro in ambito portuale genovese che veda la centralità di un soggetto autorizzato ex art 17 è rispondente alle esigenze di flessibilità e di organizzazione delle imprese concessionarie. Questa impostazione, infatti, è in grado di svolgere la funzione di integrazione degli organici delle imprese in corrispondenza alle mutevoli esigenze del lavoro portuale, consentendo al contempo alle stesse una libera determinazione della propria organizzazione interna basata sulla polivalenza prevista dal CCNL di settore; In questo senso ci pare che nessuno metta o abbia messo in discussione l'assetto uscito dal confronto del 2009 e, tantomeno, la Culmv come soggetto fornitore; 2. In una logica di sviluppo e di miglioramento del sistema, non di scardinamento dello stesso, valutiamo che l'esperienza di questi anni ha rivelato in modo chiaro che esistono nei cicli operativi di ciascun terminal attività limitate che, per la loro isolabilità dall'organizzazione del lavoro primario e per la loro caratteristica non strettamente inseribile nello schema dell'orario della turnistica portuale, meglio sarebbero gestite in una logica di appalto di servizio e/o di segmento definito del ciclo operativo.

Questa impostazione, chiaramente prevista dalla L.84/94 con le previsioni degli artt 16 e 18, garantirebbe anche in modo certo, senza quindi avventurarsi in interpretazioni della norma tutte da verificare, la definizione delle responsabilità e delle funzioni al fine di garantire i migliori standard di sicurezza del lavoro e soprattutto dei lavoratori. A queste valutazioni di sistema, nel corso della discussione, se ne è aggiunta anche una che ha affrontato il nodo della sostenibilità economica dell'attuale impianto genovese e abbiamo ascoltato e riscontrato, da parte della Culmv, evidenze che attestano una situazione di sofferenza, anche grave e che oggi sta determinando la possibile esasperazione di un clima positivo che è essenziale per la fortuna del nostro porto. Preoccupa tutti noi, oltre a tutto, il fatto che tale sofferenza non sia coincidente con una situazione di crisi

generalizzata dei traffici dello scalo. Anzi, il porto di Genova ha segnato in merceologie fondamentali crescite uniche nel nostro paese. Su questo punto i terminalisti hanno avanzato disponibilità ad affrontare il problema economico, ma hanno chiesto anche che il sistema venga messo in equilibrio. Per questo avevamo provato ad avanzare delle ipotesi che, nel rispetto dell'impianto attuale e senza stravolgere una storia che rispettiamo, quella della Culmv, potessero guardare al futuro raggiungendo l'obiettivo sia dell'equilibrio economico che della migliore modulazione delle opportunità di integrazione lavorativa dei terminalisti, attingendo in modo primario dalla integrazione di lavoratori temporanei, ma potendo anche appaltare (ad un'impresa autorizzata ex art. 16) segmenti definiti e isolati del proprio ciclo.

Non possiamo che prendere atto che, allo stato attuale, non si sono registrate le condizioni per procedere con il consenso di tutte le parti verso questa soluzione. Ancora una volta ci pare abbia prevalso una logica totalmente conservativa. Viene ipotizzato invece, per rispondere alle esigenze riconosciute, una soluzione di modifica del regolamento dell'art 17 adottato dal Comitato Portuale di Genova, soluzione che presupporrebbe un rafforzamento della autonomia e della responsabilità anche in ordine alla sicurezza del soggetto autorizzato ex art 17, la Culmv. Si sostiene che tale soluzione regolamentare liberi i concessionari terminalisti e le imprese portuali da responsabilità per le parti della attività che fossero svolte da portuali organizzati in squadre "organizzate e dotate di preposto e coordinatore", anche in riferimento al testo unico della sicurezza. Una tale interpretazione non è contenuta dalla norma di legge. Per renderla certa e dare alle imprese quella garanzia e serenità nell'azione che richiedono legittimamente, preventivamente alla delibera del comitato portuale, crediamo sia necessaria una verifica stringente con il Ministero competente e, anche tramite di esso, con le altre istituzioni che presiedono al controllo della legittimità delle azioni delle imprese. Se dalla verifica emergerà la ragionevole certezza normativa della soluzione, non saremo certo noi a porre dubbi o problemi.

Non siamo innamorati delle nostre idee e siamo sempre disponibili a evolvere le nostre convinzioni. Al contrario se dovessero emergere profili di dubbio sulla tenuta giuridica della soluzione, chiediamo che, con lo stesso spirito, si riprenda il confronto con la preventiva disponibilità di tutte le parti a esaminare altre soluzioni, compresa quella originaria proposta dai terminalisti e da Assiterminal. Ha ragione il Presidente Merlo, quando richiama le parti ad assumere le proprie responsabilità. Le proposte avanzate dimostrano questa volontà, senza però dimenticare che la AP su questo tema ha una centralità e una responsabilità non surrogabile da alcuno. Quello che davvero non è più possibile, nell'interesse di tutti, è chiedere a chicchessia una mediazione che non risponda alle esigenze oggettive, ma solo alla difesa di uno status quo.

Crociere, nel 2013 11,5 milioni di turisti

Miami - Circa 11,5 milioni di passeggeri movimentati (imbarco, sbarco e transito) attesi nel 2013 nei porti italiani (+6,3%) e 5.237 toccate navi (+5,2%), con Civitavecchia al primo posto grazie a oltre 2,4 milioni di movimentazioni (+2,6%) e 963 toccate navi (+5,6%), seguita da Venezia con oltre 1,8 milioni di passeggeri (+2,5%) e 680 toccate navi (+2,9%) e da Napoli, stabile con oltre 1,2 milioni di passeggeri e 492 toccate navi. Queste, in sintesi, le previsioni per il traffico crocieristico 2013 in Italia confrontate con i dati definitivi a consuntivo 2012 contenute nello studio "Speciale Crociere" realizzato da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica fondata e presieduta da Francesco di Cesare - comunicate in concomitanza con la giornata inaugurale del Cruise Shipping Miami 2013, la principale manifestazione al mondo dedicata al comparto.

«Tali previsioni, frutto delle informazioni ottenute dai 25 porti crocieristici più importanti d'Italia, realtà rappresentative dell'87% del traffico passeggeri e dell'89% delle toccate navi - si legge in una nota - mostrano una decisa ripresa del mercato crocieristico dopo un 2012 chiuso, sempre secondo Risposte Turismo, con circa 10,9 milioni di passeggeri movimentati (-5,5%) e 4.949 toccate navi (-8,3%), contrazioni derivanti dalla combinazione della crisi economica, dell'effetto post Concordia e del decreto "Salva Coste" che ha penalizzato gli scali minori, variabili che hanno pesato soprattutto nel primo semestre dell'anno, come già comunicato nel corso della seconda edizione di Italian Cruise Day svoltasi lo scorso 5 ottobre a Genova. Nella classifica dei porti prevista per il 2013, alle spalle del trio di testa formato da Civitavecchia Venezia e Napoli si collocano i porti di Genova e Livorno, con circa 1 milione di passeggeri ciascuno (+25,4% per Genova, -3,6% Livorno) e, rispettivamente, 280 (+31,5%) e 482 (+3,7%) toccate navi».

A livello regionale, le previsioni per il 2013 vedono confermati i primi tre posti delle classifiche 2012 relative alla movimentazione passeggeri (Lazio, Veneto e Liguria) e alle toccate navi (Lazio, Campania e Sicilia). Dall'analisi dei dati consuntivi 2012, in particolare, il Lazio è risultata essere la regione trainante il traffico crocieristico italiano con 2,4 milioni di passeggeri movimentati e 920 toccate navi, valori pari, rispettivamente, al 22% e al 18,5% del totale nazionale, seguito, per quanto riguarda il traffico passeggeri, dal Veneto (1,8 milioni) e dalla Liguria (1,7 milioni) e, per quanto riguarda le toccate navi, dalla Campania e dalla Sicilia con circa 800 accosti annuali ciascuna. «Le previsioni per il traffico crocieristico 2013 nel nostro Paese - ha affermato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - mostrano come il comparto abbia saputo prontamente reagire alla contrazione registrata nel 2012 riavvicinandosi ai livelli record ottenuti nel 2011». «Dopo la parentesi dello scorso anno - ha proseguito di Cesare - il trend di crescita della domanda crocieristica sembra essere ripartito e l'Italia, per la qualità della propria offerta turistica, non potrà che continuare a essere una delle destinazioni più ricercate nel panorama internazionale, per quanto potrà e dovrà fare ancora molto per allineare i risultati al reale potenziale capace di esprimere». Lo Speciale Crociere 2013 è disponibile integralmente sul sito dell'Osservatorio Nazionale sul Turismo - Ufficio per le Politiche del Turismo (www.ontit.it).

AL PORTO DI AMBURGO SETTE GIORNI DI CROCIERE

Il maggiore evento crocieristico europeo aperto al pubblico, gli Hamburg Crusie Days, e la maggiore fiera di settore del Vecchio Continente, Seatrade Europe, cominceranno a collaborare dal 2015 ad Amburgo. Thorsten Kausch, amministratore delegato di Hamburg Marketing, e Bernd Aufderhiede, presidente e amministratore delegato di Hamburg Messe un Congress, hanno annunciato questa collaborazione all'Hamburg Cruise Industry Meeting presso la fiera Itb di Berlino. In futuro, le due manifestazioni quindi uniranno le forze per organizzare una "settimana delle crociere" ad Amburgo, che sarà un evento unico al mondo. Nel medio termine, i contenuti e la strategia di questi due eventi verranno maggiormente coordinati tra di loro. L'obiettivo è rafforzare la figura di Amburgo come uno dei principali centri crocieristici del mondo. Dunque a partire da settembre 2015, l'intero settore delle crociere, dagli esperti di questa industria sino ai semplici clienti e turisti, si incontreranno ad Amburgo ogni due anni.

Nel corso dell'Hamburg Cruise Industry Meeting 2013 all'Itb di Berlino, Kausch ha spiegato che «gli Hamburg Cruise Days sono diventati l'evento pubblico più interessante nel settore delle crociere. La possibilità di entrare in questo mondo e scoprire di che cosa si tratta, sta diventando un valore per l'immagine pubblica di Amburgo. La cooperazione con Seatrade Europe rafforzerà ulteriormente la posizione della nostra città come punto di riferimento mondiale nel campo crocieristico».

Inaugurati nel 2008, gli Hamburg Cruise Days trasformano ogni due anni il porto tedesco in un grande palco. Nel 2012, la Hamburg Tourismus ha ampliato l'evento: oltre 500 mila persone hanno potuto visitare le navi ormeggiate lungo il corso dell'Elba, e di notte l'atmosfera è stata resa particolare dalle installazioni luminose Blue Port.

In futuro, la Seatrade Europe Cruise & Rivercruise Convention, servirà per illustrare le ultime tendenze nel settore, mentre i congressi a latere serviranno come piattaforma di confronto per gli esperti nel ramo delle crociere. A seguito di questi eventi, i partecipanti saranno in grado di sperimentare direttamente sul campo, anzi meglio dire in porto, cosa una nave da crociera può offrire. Più di 300 espositori da 50 Paesi si sono registrati per la convention del 2013, tra questi ci sono costruttori navali, fornitori, tour-operator, Autorità portuali, società di classificazione, organizzazioni turistiche, hotel, società di catering e fornitori di servizi It.

Per Aufderheide, le connessioni tra i due eventi saranno senza dubbio fruttuose per tutti: «Seatrade Europe è l'evento più importante del settore se si esclude quello di Miami. È il posto dove si incontrano quelle persone che poi dovranno prendere le decisioni necessarie per orientare l'intera industria, si parla con gli esperti, si discute, si sviluppano nuove tendenze. La collaborazione tra Seatrade Europe e gli Hamburg Cruise Days trasformerà Amburgo nella maggiore piattaforma crocieristica mondiale».

Ecco l'agenda da qui al 2015: Seatrade Europe si terrà tra il 24 e il 26 settembre del 2013, mentre gli Hamburg Cruise Day avranno corso tra l'1 e il 3 di agosto del del 2014. Nel 2015, la nuova settimana delle crociere combinerà queste date: Seatrade Europe dal 9 all'11 settembre 2015, gli Hamburg Cruise Days dall'11 al 13 settembre, con l'idea di consolidare la settimana delle crociere a partire dal 2017.

Le reazioni a questa ipotesi operativa, registrate all'Itb di Berlino, suggeriscono che Amburgo ha le carte per riuscire nel suo ambizioso progetto.

Secondo Michael Ungerer, presidente di AidaCruises (gruppo Costa Crociere) «l'idea di mettere insieme questi due eventi è a mio parere deliziosa. Questo permetterà sia agli Hamburg Cruise Days, sia al Seatrade Europe di attirare sistematicamente clienti per business e potenziali nuovi passeggeri per creare un'atmosfera veramente speciale. Arrivare al porto di Amburgo è sempre un evento speciale, specie a bordo di una nave. Siamo pronti per farci stupire di nuovo». Ungerer ieri è stato premiato all'Itb come “personalità del mondo delle crociere ad Amburgo 2013”.

Per quest'anno, nella città anseatica arriveranno 173 navi da crociera per circa mezzo milione di passeggeri. Numeri in continua crescita dal 2009, con un particolare aumento dei passeggeri internazionali. La durata della stagione crocieristica si protrae ormai fino a dicembre. Tra gli avvenimenti importanti previsti per quest'anno bisogna segnalare il battesimo della “Europa 2” di Hapag Lloyd Cruises il prossimo 10 maggio, in occasione della 824esima festa del porto di Amburgo. Le “regine” della Cunard visiteranno la città 14 volte consecutive e sei navi da crociera della AidaCruises faranno base sullo scalo tedesco, con un totale di 73 arrivi.

In Asia 7 milioni di crocieristi

Hong Kong - Secondo Pier Luigi Foschi, responsabile di Carnival Corporation Asia, entro la fine del decennio i passeggeri asiatici saranno uno su cinque, circa il doppio rispetto a oggi. Nel 2017 i clienti asiatici saranno 3,7 milioni, nel 2020 cresceranno a sette milioni. I dati provengono dall'Hong Kong Seatrade Cruise Forum. Nella città asiatica a giugno aprirà tra l'altro un nuovo terminal. In questo contesto, la controllata Carnival Princess Cruises qui aprirà un nuovo ufficio vendite.

Nasce il Cruise ship Centre of Excellence

Genova - In occasione del Seatrade di Miami, il Gruppo Rina ha lanciato il nuovo "Cruise Ship Centre of Excellence", creato per diventare il punto di riferimento di operatori, progettisti e costruttori dell'industria crocieristica. Avrà sede in Italia, negli Stati Uniti e in Asia e, oltre a quelli già consolidati di classificazione e revisione progettuale, fornirà servizi innovativi su valutazione del rischio ed efficienza energetica. «Intendiamo offrire servizi specifici dedicati agli armatori del settore crocieristico - ha dichiarato Paolo Moretti, general manager business line marine del Gruppo Rina -. Il "Cruise Ship Centre" riunisce i più grandi esperti nel campo della sicurezza, della sostenibilità ambientale e degli aspetti tecnici e operativi delle navi passeggeri. Ad oggi classifichiamo circa 40 navi da crociera». I servizi specifici del Gruppo Rina rivolti al settore delle crociere vanno dai corsi di formazione del personale alle analisi di rischio e ai servizi per l'implementazione delle performance operative e di sicurezza.

Porto, il conclave dei privati obiettivo, l'intesa con la Culmv

Cercasi accordo in porto disperatamente. Il passaggio odierno previsto fra i terminalisti potrebbe aiutare a raggiungere l'obiettivo, a condizione però che i privati trovino l'intesa fra loro. Non sarà facile, ma d'altra parte il cuore della partita, l'accordo con la Compagnia Unica, merita più di un approfondimento, visto che l'obiettivo finale è definire un nuovo assetto dell'organizzazione del lavoro. Da mesi, il dialogo fra imprenditori e portuali cammina senza conflitto, nella ricerca di un accordo che possa soddisfare tutti quanti. Ora però si tratta di chiudere. Come? Ripercorriamo le tappe salienti. Un gruppo di terminalisti, diciamo "più dialoganti" di altri, chiede di dar vita a un "articolo 16"

(impresa di sbarco e imbarco) che possa affiancare la Culmv articolo 17, vincitrice del bando di gara lanciato dall'autorità portuale per la fornitura di lavoro ai privati. Un "16" di modeste dimensioni (non più di 50), insomma, che però in quanto impresa possa essere responsabile della sicurezza in prima persona, affiancandosi così al terminalista. In parallelo scatta anche la trattativa sul conguaglio economico da riconoscere alla Culmv, le cui tariffe sono ferme da anni. Dopo un acceso dibattito all'interno dei suoi organi dirigenti, i portuali bloccano la strada alla nascita di un nuovo soggetto. Ma ormai il percorso è avviato e quei terminalisti, come il Sech, che fra i primi avevano avviato il confronto ora chiedono di arrivare a una soluzione.

SI PROSEGUE così per mesi, in una situazione di sostanziale stallo, quando a sparigliare le carte arriva la disponibilità di una cordata di imprenditori, formata da Sech, Vte e Spinelli, a chiudere la trattativa economica con la Culmv. Insieme, i tre soggetti sarebbero pronti a riconoscere immediatamente ai portuali, a titolo di conguaglio sulle tariffe, una cifra attorno al milione e 400mila euro. I tre, pur particolarmente significativi del contesto portuale genovese, non rappresentano l'intera categoria. Servirebbe un'intesa globale a fronte della quale, estendendo a tutti gli altri terminalisti gli stessi termini del conguaglio, alla Culmv verrebbe riconosciuto un altro milione di euro. Totale, 2,4 milioni, cifra che consentirebbe ai portuali di bilanciare costi e ricavi nel bilancio 2012. Non tutta la compagine privata, però, accetta inizialmente l'ipotesi, inducendo in presidente dei terminalisti, Beppe Costa, a una continua mediazione fra gli associati. Nel frattempo, è storia più recente, all'indirizzo di palazzo San Giorgio arrivano due lettere, la prima della Culmv e la seconda dei terminalisti, in cui si affronta la stessa materia. La risposta del presidente Luigi Merlo è molto netta: non si può autorizzare un "articolo 16" senza prima aver esaminato istanze che, al momento, non sono mai arrivate. Ergo, se qualcuno ha idee di questo tipo, le formalizzi, considerando però che verranno esaminate tenendo conto delle effettive esigenze dello scalo. E' altrettanto vero che l'articolo 17 va rivisto alla luce delle nuove esigenze del porto. E comunque sia, viene ribadito a entrambi, che è finito il tempo delle mediazioni "improprie e antistoriche". Palazzo San Giorgio non entra nel merito delle questioni economiche, che non possono e devono competergli. Ma è chiaro che in assenza di intese sull'organizzazione del lavoro, l'authority si attiverà per l'accordo. L'impressione è che palazzo San Giorgio si appresti effettivamente a esaminare alcune modifiche all'attuale 17, assegnandogli ad esempio la responsabilità diretta della sicurezza su operazioni come il rizzaggio e il derizzaggio. L'ipotesi, che passerebbe all'esame del comitato portuale, dovrebbe però essere esaminata dal ministero per l'autorizzazione finale (che non è poi così scontata). E' in questo contesto che, oggi, tornano a incontrarsi i terminalisti. L'obiettivo è appunto quello di trovare un'intesa economica che rappresenti il punto di partenza per un nuovo confronto, a tutto campo con il mondo del lavoro.

Crociere, Genova guida la ripresa nel 2013 crescita record del 25 per cento

IL 2013 per il mercato italiano delle crociere sarà caratterizzato da un ritorno alla crescita. E' quanto ha annunciato ieri Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, in occasione dei primi incontri nell'ambito del Seatrade Cruise Shipping a Miami, la principale manifestazione mondiale dedicata agli operatori delle crociere.

Le recenti proiezioni indicano che il 2013 farà registrare un leggero incremento in termini di passeggeri movimentati: 11.005.000 unità (+1,91% rispetto all'ottimo risultato del 2012, equivalente a 10.798.403 pax). In aumento anche le toccate nave nei porti italiani (4.949 nel 2013 e 4.897 nel 2012) e il numero di armatori presenti in Italia (56 contro i 47 del 2012). Secondo le previsioni, al termine del 2013 saranno transitate nelle acque italiane 151 navi da crociera contro le 148 del 2012 (+2,02%). Diminuiscono, invece, il numero di porti italiani coinvolti nell'attività crocieristica che passano da 66 nel 2012 a 63 nel 2013 (4,54%) per effetto del decreto «Salva Coste».

«Nel corso del 2013 assisteremo purtroppo a una drastica diminuzione se non alla scomparsa degli scali in alcuni porti minori, quali Portofino (quasi 50%), Ischia, La Maddalena e Porto Cervo — ha dichiarato Sergio Senesi — diminuzione dovuta agli effetti negativi del Decreto «Salva Coste» che, in concreto, ha significato la perdita di circa 40.000 passeggeri nel comparto delle crociere di lusso: nonostante l'impegno profuso dalle istituzioni locali, gli armatori hanno giustamente preferito rivolgersi a destinazioni vicine e maggiormente garantite, favorendo anche così i porti della Costa Azzurra e della Corsica».

L'inversione di rotta per il mercato crocieristico italiano è confermato anche Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica. I dati sono stati diffusi in occasione della giornata inaugurale del Cruise Shipping Miami 2013, la principale manifestazione al mondo dedicata al comparto. A livello regionale, le previsioni per il 2013 vedono confermati i primi tre posti delle classifiche 2012 relative alla movimentazione passeggeri (nell'ordine, Lazio, Veneto e Liguria) e alle toccate navi (Lazio, Campania e Sicilia).

«Le previsioni per il traffico crocieristico 2013 nel nostro Paese — afferma Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo — mostrano come il comparto abbia saputo prontamente reagire alla contrazione registrata nel 2012 riavvicinandosi ai livelli record ottenuti nel 2011».

CONFRONTO ❖ Corsa per trovare l'accordo

Lavoro in porto i terminalisti cercano la sponda del ministero

*Assiterminal perplessa sulle modifiche
La Culmv vuole accelerare sui conguagli*

Assiterminal chiama il governo nella partita sull'organizzazione del lavoro in porto. Se la proposta di costituire una seconda società da affiancare alla Compagnia Unica è stata bocciata tanto dai portuali quanto dall'Autorità portuale, i terminalisti ora rilanciano sottolineando che può andare bene la modifica del regolamento che disciplina il funzionamento della Culmv come prestatore di manodopera, con un rafforzamento delle responsabilità in termini di sicurezza, ma prima di approvarla serve un via libera del ministero.

È l'ultimo atto, contenuto in una nota scritta da Assiterminal, l'associazione dei terminalisti, della difficile discussione aperta da mesi e ancora senza soluzione, sull'organizzazione del lavoro in porto, che si intreccia strettamente con la richiesta da parte della Culmv ai terminalisti del pagamento di circa tre milioni in totale a conguaglio del 2012. In teoria le due vicende, una contrattuale e una di

lavoro, dovrebbero marciare separate, ma il confronto era nato proprio per trovare una soluzione che consentisse alla Compagnia Unica di far quadrare i conti, mentre fino ad oggi il modello organizzativo non lo consente e quindi i terminalisti legano l'intesa sul lavoro all'erogazione dei soldi.

Imprese
divise sui
pagamenti

Raffica
di incontri
fra le parti

In questi giorni gli incontri si stanno intensificando per cercare di arrivare ad una soluzione, anche perché sulla questione finanziaria la Compagnia Unica ha la scadenza imminente dell'approvazione del bilancio. Per il 20 c'è già in programma un'assemblea dei soci e in

quella sede se non ci sarà almeno un'ipotesi di accordo il rischio è che si possa alzare la tensione. Sui soldi però l'accordo non arriva: ci sono tre terminalisti pronti a pagare, Sech, Vte e Gruppo Spinelli, ma gli altri frenano, se non arriva prima la disponibilità a modificare il modello organizzativo, concedendo maggiore flessibilità e garanzia nelle tariffe. Ieri Assi-

terminal ha puntualizzato la propria posizione. Va bene un'organizzazione del lavoro che oltre a prevedere i dipendenti dei terminal, veda la centralità di un soggetto fornitore di lavoro temporaneo, disciplinato dall'articolo 17, ma il sistema va messo meglio in equilibrio, anche finanziario. Per questo aveva proposto la costituzione di una nuova impresa a cui appaltare segmenti del ciclo operativo, che non è però passata. Quindi ora chiedono sull'ipotesi di mantenere solo la Compagnia, con una modifica delle regole, una verifica puntuale del ministero: «Se emergerà la ragionevole certezza normativa della soluzione non saremo certo noi a porre dubbi o problemi».

[m.z.]

Ma il mercato italiano ritornerà a crescere

Il mercato italiano delle crociere torna a crescere nel 2013. Le proiezioni parlano di un leggero incremento in termini di passeggeri movimentati, un aumento dell'1,91%, a 11.005.000 unità contro i 10.798.403 del 2012. Dopo l'anno segnato dalla tragedia di Costa Crociere che nella prima metà del 2012 aveva portato ad una battuta d'arresto nelle prenotazioni sulle navi, le prime previsioni fornite ieri da Sergio Senesi della Cemar Agency, in occasione degli incontri preliminari al Seatrade, indicano un aumento anche delle toccate nave nei porti italiani (da 4.897 a 4.949) e il numero degli armatori presenti in Italia (56 contro i 47 del 2012). Ancora: al termine del 2013 saranno transitate nelle acque italiane 151 navi da crociera contro le 148 del 2012 (+2,02%). Diminuisce invece il numero dei porti italiani coinvolti nell'attività crocieristica che passano da 66 nel 2012 a 63 nel 2013, con un calo del 4,54% per effetto del decreto Salva Coste che ha colpito le zone con aree marine protette.

«Il 2013 farà registrare un leggero incremento di passeggeri» sottolinea Senesi, aggiungendo che nel 2013 ben cinque porti supereranno quota un milione di passeggeri: Civitavecchia, Venezia, Genova, Napoli e Savona), mentre altri tre si assesteranno fra i 500 mila e il milione (Livorno, Bari, Messina) e poi ancora altri cinque oscilleranno fra i 50 mila e i 100 mila passeggeri, undici fra i 10 mila e i 50 mila. A chiudere ci sono i 33 porti minori che non raggiungono i 10 mila passeggeri movimentati.

Sono un po' diverse le proiezioni fornite da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza che nello studio "speciale crociere" prevede un numero superiore di passeggeri per il 2013, 11 milioni e mezzo e non 11 milioni e cinquemila passeggeri come dice Cemar. Ma sulla crescita del comparto in Italia sono tutti d'accordo: +1,91% per Ce-

mar e +6,3% per Risposte Turismo. «Le previsioni per il traffico crocieristico 2013 nel nostro Paese - sottolinea Francesco Di Cesare, presidente di Risposte Turismo - mostrano come il comparto abbia saputo prontamente reagire alla contrazione registrata nel 2012 riavvicinandosi ai livelli record ottenuti nel 2011». Il recupero era già partito nella seconda parte del 2012,

dopo i primi mesi di crisi pesante per l'effetto Concordia. I passeggeri, invogliati anche dai prezzi stracciati, avevano risposto con una pioggia di prenotazioni. E il trend positivo si è confermato anche nei primi mesi del 2013. La leva dei prezzi però non è un fattore secondario, e se le compagnie crocieristiche contavano di tornare a rialzare pro-

gressivamente i prezzi, sembra che, fatte alcune prove, la reazione sia stata immediata: in tempi di crisi i crocieristi rispondono alle offerte, meno se i listini salgono.

Secondo Risposte Turismo il 2012 si chiude con circa 10,9 milioni di passeggeri movimentati, il 5,5% in meno rispetto al 2011 e 4.949 toccate nave, pari all'8,3% in meno rispetto all'anno precedente.

Il recupero è iniziato a fine 2012

Resta l'incognita dei prezzi

Scontro sulla "classifica"

Non c'è intesa sulle cifre nelle due proiezioni presentate rispettivamente da Cemar e da Risposte Turismo sulle crociere in Italia nel 2013. E così succede che Genova secondo il primo studio sale sul podio, al terzo posto in classifica fra i porti crocieristici, con un recupero poderoso di due posizioni, mentre il secondo la confina al quarto posto alla pari con Livorno.

Civitavecchia in entrambi i casi si conferma anche quest'anno primo porto italiano. Seguito da Venezia, Genova, Napoli e Savona, secondo Cemar, che segnala quindi significative variazioni nello scenario. «Genova guadagnerà ben due posizioni, superando il milione e centomila passeggeri movimentati, grazie a Msc crociere e Royal Caribbean, piazzandosi così in terza posizione dopo Civitavecchia e Venezia e prima di Napoli e Savona. Livorno perde invece il 18% del traffico retroce-

dendo alla sesta posizione a favore di La Spezia» spiega Sergio Senesi, presidente di Cemar. Quest'anno Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti di Genova, punta al record, perché per la prima volta i passeggeri supereranno il milione. A trainare è Msc, la compagnia che fa capo a Gianluigi Aponete, che rappresenta da sola circa l'80% del traffico crocieristico del capoluogo, il restante 15% è di Royal Caribbean e Pullmantur e poi ci sono compagnie che più sporadicamente toccano il porto del capoluogo ligure. Quest'anno è possibile che ci siano anche alcune toccate di Costa crociere, ormai saldamente ancorata a Savona, dove sta costruendo un secondo terminal, ma che in alcuni momenti non ha spazio sufficiente.

«La forte crescita del porto di Genova nel 2013, come di altri porti della penisola, è senz'altro riconducibile all'aumento

degli scali di Msc crociere (che il 23 marzo battezzerà qui la nuova nave, ndr) con oltre 763 toccate in Italia e oltre 2 milioni e 900 mila passeggeri movimentati, mentre Costa e Royal Caribbean nel complesso rimangono stabili. Da segnalare anche il ritorno nel Mediterraneo della Disney, la seconda nave della Carnival - sottolinea Senesi - Livorno sarà fortemente penalizzata nel 2013 d evidenti difficoltà nella garanzia degli ormeggi: un problema che, come rileviamo già da tempo, il porto toscano dovrà decidersi ad affrontare perché La Spezia si sta attrezzando ed è pronta ad attirare traffico».

Lo "speciale crociere" di Risposte Turismo, per Genova fa altre stime. La classifica della società di ricerca presieduta da Francesco di Cesare mette sem-

pre al primo posto Civitavecchia seguita da Venezia, ma al terzo posto c'è Napoli (oltre 1,2 milioni di passeggeri). Genova arriva subito dopo, insieme con Livorno, più o meno alla pari con circa un milione di passeggeri ciascuna. In compenso sot-

tolinea la forte crescita del capoluogo ligure, che aumenta i passeggeri del 25,4% e le toccate nave del 31,5% arrivando a 280, con un ritmo che è il più elevato fra i venticinque scali che hanno fornito i dati per la ricerca. Dall'analisi dei dati con-

suntivi 2012 il Lazio risulta la regione trainante per il traffico crocieristico italiano con 2,4 milioni di passeggeri movimentati. Segue il Veneto e poi la Liguria con 1,7 milioni di passeggeri, grazie soprattutto a Genova e Savona.

Civitavecchia leader nazionale

Il capoluogo ligure cerca il record

[m.z.]

Crociere, Spezia conquista Costa e Royal Caribbean

Livorno in crisi, il porto ligure ne approfitta

IL RETROSCENA

SAMUELE CAFASSO

GENOVA. A Livorno si mangiano le mani. Alla Spezia brindano: dalla prossima stagione una buona fetta di navi da crociera che propongono ai loro turisti escursioni a Firenze e Pisa attraccheranno sui moli dello scalo ligure anziché di quello toscano. Una svolta che arrivò dopo un anno molto difficile per Livorno che, senza una banchina dedicata, è costretta a fare i salti mortali per accogliere negli stessi spazi le navi bianche e i cargo. Il risultato è stata qualche cancellazione di troppo degli arrivi nel 2012 che ha convinto almeno un paio di armatori a mettere la prua sulla Spezia che, con tempismo micidiale, ha approntato una banchina per le navi bianche in fretta e furia, dove prima c'erano le merci.

L'Italia è il centro delle crociere in Europa: secondo i dati di *Risposte Turismo* presentati a Miami, nel 2013 sarà sfondato il tetto degli undici milioni di passeggeri con in prima fila scali come Venezia e Civitavecchia, che possono contare su un fortissimo retroterra. Ma l'Italia è il Paese dei Comuni anche nelle crociere e se il match Savona-Genova si è risolto con piena soddisfazione di entrambi gli scali oggi sopra il milione di passeggeri - il primo regno di Costa e il secondo risorto grazie a Msc - ora spunta prepotentemente la rivalità La Spezia-Livorno.

Secondo quanto risulta al *Secolo XIX*, Costa Crociere sposterà 65 scali da un porto all'altro per la stagione 2013 e quella 2014 (che sconfinerà nell'inverno 2015). Le navi coinvolte sono Classica nel 2013 cui si aggiungono

Pacifico, Favolosa e Diadema l'anno dopo. La motivazione ufficiale è che La Spezia, rispetto a Livorno, permette un ventaglio di offerta di itinerari maggiore, dove alle città toscane si aggiungono le Cinque Terre. Ma è facile pensare che anche i guai di Livorno abbiano pesato.

Pure Royal Caribbean, che l'anno scorso aveva scelto Livorno per Liberty of The Seas, una nave del 2004 ma completamente rinnovata nel 2011, ora si sposterà nella vicina La Spezia. In questo secondo caso lo spostamento è ufficiale e la pubblicità sul sito della compagnia eloquente: *La Spezia (Florence/Pisa)*. Così viene presentato il porto dove Liberty of the Seas attraccherà una quarantina di volte da maggio a settembre, offrendo crociere da cinque a sette notti nel Mediterraneo Occidentale, con partenze per lo più da Barcellona. C'è una seconda nave, *Serenade of the Seas*, che attraccherà alla Spezia. In questo caso meno toccate ma itinerari più lunghi che si chiudono a Venezia. La Spezia, infine, sarà il porto scelto per una crociera di 14 giorni che da Southampton arriva in Italia attraverso lo stretto di Gibilterra, toccando Portogallo, Spagna e Francia.

Il "blitz" spezzino è frutto di una scelta portata avanti dal presidente dell'Authority Lorenzo Forcieri che

ha offerto alle compagnie una banchina per gli attracchi a Molo Garibaldi, dove ha una concessione il terminalista Speter. Poiché la nuova banchina di Molo Garibaldi è pronta ma non così i fondali per accogliere le navi merci, Forcieri è andato in pressing su Speter perché rinunciasse temporaneamente agli spazi a favore delle navi da crociera, che "pescano" meno. «Ci abbiamo creduto e abbiamo lavorato per portare le crociere in città: questa città e i suoi dintorni, a partire dalle Cinque Terre, hanno un potenziale enorme e i ritorni sulla città sono importanti» spiega Forcieri, raggiunto a Miami dove si svolge il Seatrade, la principale fiera mondiale delle crociere, e dove a giorni sarà fatto l'annuncio ufficiale. Per questo sul nome dei singoli armatori e sulle toccate Forcieri preferisce non commentare anche se, si sbilancia, «contiamo di fare almeno 150.000 passeggeri, ma non mettiamo limiti alla provvidenza». Oltre a Rcl e Costa Crociere, alla Spezia attraccheranno nel 2013 anche Disney Cruise e Regent, marchio di categoria alta. In futuro, ovviamente, il progetto è di ospitare stabilmente le navi da crociera nella nuova stazione marittima che il piano regolatore prevede a Calata Paita. Anche perché a Molo Garibaldi le attività prevalenti secondo quanto prevede il piano regolatore riguardano il carico e lo scarico delle merci, anche se pure i passeggeri sono ammessi.

Ma a Livorno masticano amaro: «Ho sentito che c'è un progetto per le crociere alla Spezia anche se a me nessuno ha detto niente - sbotta Giuliano Gallanti -. Mi chiedo quando questo Paese inizierà a fare una seria programmazione portuale, senza rubarsi traffici da uno scalo all'altro».

LA STRATEGIA

Nel sito di Rcl lo scalo spezzino presentato come l'approdo "di Firenze e Pisa"

Esaminate le tasse sulle concessioni demaniali marittime

LIVORNO - L'oggetto di questa nuova riflessione è dato da una recente sentenza della Corte di Cassazione, Sez. Lavoro, la n.28966 del 27 Dicembre 2011 che, avendo rilevato l'esistenza di contrasto nella giurisprudenza della propria Sezione in ordine al significato di una norma (l'art.

116, comma 8, legge n. 388/00, con riferimento alle due ipotesi sanzionatorie lett. a e b ivi previste), aveva rimesso la causa al Primo Presidente per la sua eventuale assegnazione alle Sezioni Unite.

Con provvedimento reso nel Giugno 2011 il Presidente Aggiunto della Cassazione, invece, rilevato che la questione era tale da «potersi presentare in contenzioso sostanzialmente proprio della sola Sezione Lavoro», disponeva che gli atti fossero restituiti alla Sezione per l'ulteriore corso. In sostanza, la Cassazione ci dice oggi che quando il contrasto giurisprudenziale si può presentare soltanto davanti ad una sezione specializzata (come lo sono la Sezione lavoro e la Sezione tributaria della Corte), e non a causa di difformi sentenze rese dalle diverse Sezioni, semplici, non può aver luogo l'intervento delle Sezioni Unite.

Implicitamente, si sostiene dunque che per motivare l'intervento delle Sezioni Unite un contrasto già manifestatosi fra Sezioni diverse o una questione suscettibile di presentarsi davanti a più di una Sezione, perché in caso contrario non ci sarebbe spazio per l'intervento decisorio delle Sezioni Unite. Ma cosa vuol dire? Pensiamo per un momento alla questione della tassa regionale sulle concessioni demaniali marittime ed al contenzioso tributario che ne è scaturito allorché la Regione Toscana nel Dicembre 2011 ha notificato alle imprese terminaliste toscane gli atti di accertamento per il pagamento della tassa relativa all'anno 2006, con tanto di irrogazione della sanzione amministrativa pecuniaria. Ebbene la stessa Commissione Tributaria Provinciale di Firenze, composta da più sezioni, ha deciso in modo difforme casi del tutto identici tanto che oggi pendono i giudizi di appello proposti sia dalla Regione che dalle imprese perché alcune sentenze hanno riconosciuto la debenza della tassa ed altre hanno annullato integralmente gli atti di accertamento.

Se per il futuro il problema non si porrà, visto che con la finanziaria regionale per l'anno 2013 (L. R. n. 77 del 27.12.12) la norma di legge che istituiva la tassa in parola è stata abrogata, la questione rimane per gli anni dal 2006 al 2012 compresi e la speranza di ottenere, almeno in Cassazione, una decisione definitiva e soprattutto uguale per tutte le posizioni, identiche tra loro, alla luce della sentenza di cui sopra è oggi del tutto tramontata.

China COSCO venderà la filiale COSCO Logistics alla capogruppo COSCO

L'operazione ha l'obiettivo di migliorare le performance finanziarie della società

Il consiglio di amministrazione della China COSCO Holdings Co., la società del gruppo armatoriale cinese China Ocean Shipping (Group) Co. (COSCO) che costituisce la piattaforma finanziaria del gruppo ed è quotata alle Borse di Hong Kong e di Shanghai, ha approvato la procedura per trasferire l'intero capitale azionario della propria filiale logistica COSCO Logistics alla capogruppo COSCO. Il valore della transazione dovrà essere determinato dalle parti.

Il Board di China COSCO, manifestando fiducia circa l'approvazione dell'operazione, ha spiegato che l'obiettivo della transazione è il miglioramento dei risultati finanziari 2013 dell'azienda e la tutela degli interessi degli azionisti, nonché la riduzione del rischio che la quotazione del titolo azionario di China COSCO venga sospesa sul mercato delle azioni di tipo A. Da parte sua il gruppo armatoriale COSCO ha sottolineato che continuerà ad avvalersi di China COSCO quale piattaforma per sfruttare i mercati dei capitali. È previsto che China COSCO detenga un'opzione sull'acquisizione di COSCO Logistics una volta che le condizioni generali diverranno favorevoli.

Ricordiamo che, oltre a COSCO Logistics, China COSCO detiene l'intero capitale azionario della COSCO Container Lines (COSCON), la compagnia che opera i servizi di linea del gruppo COSCO, e l'intero capitale di China COSCO Bulk, compagnia a cui fa capo una flotta di oltre 200 navi di proprietà per il trasporto di rinfuse secche che arriva a 400 navi con le unità a noleggio, e possiede una partecipazione del 42,71% in COSCO Pacific, società che opera come terminalista portuale nonché come noleggiatore e costruttore di contenitori.

I porti rilanciano con gli investimenti

Nonostante il naufragio della Concordia e un 2012 segnato anche dalla crisi, i porti italiani hanno continuato a credere nelle crociere, puntando a investire nelle infrastrutture per l'accoglienza.

«Come mostrano i dati di previsione - afferma Luigi Merlo, presidente di Assoporti, nonché dello scalo di Genova - il traffico crocieristico sta diventando il settore trainante del comparto turistico italiano. I porti, peraltro, non si sono fatti trovare impreparati. Gran parte dei piani delle opere degli scali vanno nella direzione di nuovi investimenti proprio nel comparto delle crociere. D'altro canto, questa situazione rispecchia una sempre maggiore articolazione dell'offerta complessiva delle compagnie».

Civitavecchia e Venezia, prosegue Merlo, «rappresentano i maggiori elementi di attrazione. Ma anche aree finora meno considerate, come la Sicilia e la Sardegna stanno aumentando il traffico relativo alle crociere. In ogni caso, anche se probabilmente l'apice della crescita del traffico crocieristico in Italia c'è già stata, prevediamo che la movimentazione di navi e passeggeri continuerà a salire. Non è un caso che a Genova si siano investiti per il comparto 20 milioni nell'arco di quattro anni, tra dragaggi e lavori sulle banchine per le crociere». Civitavecchia si sta dedicando all'ampliamento (da 125 milioni) di tre banchine e alla realizzazione di un nuovo scalo a Fiumicino, con due attracchi per grandi navi passeggeri. Mentre Venezia, sottolinea Sandro Trevisanato, presidente del terminal passeggeri della Serenissima, ha approntato «un rilevante piano di adeguamento infrastrutturale che porterà a 70mila metri quadrati la superficie coperta complessiva dei fabbricati terminalistici». È prevista anche la ristrutturazione di un fabbricato del 1931, di 14mila metri quadra-

ti, che diventerà una ulteriore stazione passeggeri autonoma.

Sul fronte dei nuovi edifici, a Savona, Costa Crociere sta portando avanti un investimento da 9 milioni per il raddoppio dell'attuale Palacrociere. «Si tratta di un nuovo edificio - spiega il presidente della port Authority, Gianluigi Miazza - che sarà pronto tra settembre e ottobre e che potrà essere utilizzato in collegamento con l'attuale Palacrociere ma anche in autonomia: per l'anno prossimo puntiamo a superare il milione di passeggeri». Anche il porto di Salerno sta incrementando il traffico crocieristico puntando su una nuova stazione marittima, progettata dall'architetto Zaha Hadid. Mentre Napoli, pur contando 1,2 milioni di passeggeri, è indicato, dagli analisti, fermo nella crescita, forse anche perché offre gli stessi approdi da un decennio.

R.d.F.

Sicilia. Porto Empedocle non subirà fermate

Respinta la mozione presentata dai grillini



AGRIGENTO

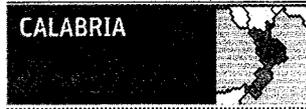
Hanno provato a fermare il cantiere portando a casa quello che ritenevano un risultato politico importante. Ma questa volta la mozione presentata dai grillini contro il rigassificatore di Porto Empedocle è stata bocciata dall'Assemblea regionale siciliana così l'impianto che ha ricevuto il via libera a distanza di otto anni dalla presentazione della prima istanza non subirà alcun condizionamento politico. Nuove Energie, la società di cui

Enel detiene il 90% delle quote e che ha pianificato la costruzione dell'impianto agrigentino può dirsi tranquillo. E tranquilli possono dirsi anche i vertici della regione siciliana poiché, come è stato detto (si veda Il Sole 24 Ore del 7 marzo) in caso di stop la Regione siciliana rischia di pagare sia per il danno emergente che per il lucro cessante: in totale, è stato stimato, circa un miliardo di danni. L'investimento per un impianto da 8 miliardi di metri cubi l'anno è di oltre 850 milioni: previsti 900 posti di lavoro per i 4-5 anni di cantiere e di 200 a regime.

N. Am.

Calabria. Il Comitato portuale di Gioia Tauro

Il 20 marzo vertice sul nodo concessione



REGGIO CALABRIA

Il Comitato portuale di Gioia Tauro tornerà a riunirsi il 20 marzo nei locali dell'Autorità portuale: all'ordine del giorno la concessione demaniale alla Lng Medgas per la costruzione del rigassificatore che a metà febbraio ha ricevuto i via libera previsti per legge con il decreto interministeriale. Un passaggio previsto anche dal decreto sviluppo che ne ha fissato anche i tempi. Una prima riunione, la settimana scorsa, è stata rinviata

per motivi di ordine pubblico: i manifestanti hanno impedito l'ingresso nella sede dell'Autorità di Gioia Tauro ad alcuni componenti del comitato portuale e il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria Lucio Dattola è stato spinto a terra. Per l'impianto, che avrà una capacità di 12 miliardi di metri cubi l'anno, la Lng Medgas ha pianificato un investimento di circa un miliardo: è previsto che sia completato entro la fine del 2015. «È giusto - dice il presidente dell'Autorità portuale Giovanni Grimaldi - decidere e questo noi faremo».

N. Am.

Toscana. Livorno in funzione da settembre

Conto alla rovescia per l'avvio dell'attività



Silvia Pieraccini

LIVORNO

Settembre 2013: se tutto andrà secondo i programmi, la fine dell'estate segnerà l'entrata in funzione del terzo rigassificatore italiano, quello offshore al largo di Livorno con una capacità di 3,75 miliardi di metri cubi all'anno, che fa capo in quote uguali alla multiutility Iren e al colosso energetico tedesco E.on attraverso la società Olt Offshore Lng Toscana (46,79% a testa). Il traguardo, atteso da oltre dieci

anni (il progetto è stato avviato nel 2002), è legato all'arrivo del terminale galleggiante di rigassificazione "Fsr Toscana", costruito nel cantiere Drydocks World di Dubai e varato un mese fa (si veda Il Sole 24 Ore del 6 febbraio scorso). «L'arrivo del terminale è confermato nel secondo trimestre dell'anno, dopo 40 giorni di navigazione», è la promessa di Iren e E.on, che (con Golar Offshore che ha il 3,7% e Olt Energy Toscana con il 2,7%) hanno investito 600 milioni di euro per realizzare il terminale al quale attraccheranno le navi metaniere che trasportano gas naturale liquefatto (Gnl).

A Trieste s'allarga il «fronte del no»

FRIULI
VENEZIA
GIULIA



Barbara Ganz
TRIESTE

■ Mentre è atteso a giorni l'esito del supplemento di Via (valutazione di impatto ambientale) richiesto dal ministero dell'Ambiente, il "fronte del no" al rigassificatore di Trieste trova un'altra adesione. È quella della Regione Friuli-Venezia Giulia, che con la delibera 350/2013, sostanzialmente «prende atto delle ipotesi di sviluppo delineate dall'Autori-

tà portuale, unica competente ad esprimersi in sede di formazione e aggiornamento degli strumenti pianificatori e programmatori del Porto di Trieste», e di conseguenza ribadisce «che in merito alle prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico il nuovo scenario

LO SCENARIO

Si stima un robusto aumento dei traffici di petroliere. Atteso a giorni l'esito del supplemento di Via richiesto dall'Ambiente

di riferimento cambia in maniera significativa sia per contesto territoriale (nuove infrastrutture nella Baia di Muggia) che per traffico di navi indotte e relative direttrici».

Il documento dunque «conferma la sussistenza di forti criticità in merito alla coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del Porto alla luce del nuovo scenario prospettato e auspicato dalla Giunta regionale, e rileva che l'approfondimento di una serie di fattori ancora non presi in considerazione (quali la variabilità del traffico nell'arco dell'anno, le norme di sicurezza

za delle gasiere sulla funzionalità portuale, l'aleatorietà dei tempi di navigazione e di servizio ai terminali, le condizioni meteo marine, la saturazione del canale e l'accessibilità delle banchine, le regole di priorità), direttamente collegati alla funzionalità portuale, al livello di servizio del canale e alla sostenibilità dell'incremento di traffico dovuto alle navi gasiere, potrebbe determinare scenari diversi e incrementi potenzialmente ancora più significativi rispetto a quelli sino a oggi considerati».

Ancora, si ritiene che «l'aumento di petroliere previsto e

dichiarato dall'Autorità portuale al terminale Siot (la società del Gruppo Tal che gestisce il tratto italiano dell'oleodotto transalpino, ndr) nel 2013, come documentato dalla Siot stessa, (ovvero più di 500 petroliere che apporteranno un incremento del 20% in più rispetto all'anno 2012, per un totale di 40 milioni di tonnellate), costituisce un dato rilevante nella valutazione di sostenibilità della coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del porto».

Del parere della Regione «verrà data immediata comunicazione al ministero dell'Ambiente»: ministero che si appresta a pubblicare l'esito del supplemento di Via, essendo già scaduto il termine dei 45 giorni

per l'istruttoria annunciato dal ministro Corrado Clini. Il no della Regione arriva a poco più di un mese dalle elezioni, in calendario per il 21 e 22 aprile, e dopo ripetute pressioni per una presa di posizione decisa da parte del governatore Renzo Tondo, che dopo aver più volte ricordato come il progetto fosse iniziato sotto la giunta Illy, già a fine dicembre si era detto pronto a «mettere una pietra sopra» all'impianto progettato dalla spagnola Gas Natural.

Il fronte dei contrari riunisce da sempre i comuni di Trieste e Muggia e la provincia di Trieste: più recente la presa di posizione dell'Autorità portuale.

di **Federico Rendina**

Il Governo uscente ha fatto un' apprezzabile sforzo programmatico con la "strategia energetica nazionale". Un documento quadro che mancava da vent'anni, e che va così in eredità ai governanti che verranno. Qualcuno si domanda se sia lecito, per un governo dimissionario e in carica solo per gli affari correnti, il varo di un provvedimento che con la gestione della necessaria quotidianità ha poco a che fare. Questione - ci perdoneranno gli illustri giuristi - poco rilevante. Il Governo ha lavorato duro, su questo fronte. Ha portato a termine un' articolata consultazione. Lascia appunto in eredità un documento con una qualche veste formale. «Il prossimo governo è il prossimo Parlamento sono liberi di fare e correggere quel che credono» ha chiarito il ministro dell' Ambiente Corrado Clini, tagliando - come si usa dire - la testa al toro.

Il rammarico, semmai, è un altro. E riguarda proprio la coerenza e l'alchimia di alcuni contenuti. Che in molti casi ben si legano al proficuo lavoro fatto dal Governo, e in particolare dal ministro Passera, per far progredire l'apertura del mercato dell'energia, in particolare quello del gas.

Via al massiccio accesso dei concorrenti dell'Eni, ma anche dei consorzi di consumatori energivori, agli stoccaggi. Via al loro diritto di usufruire molto di più che in passato dei diritti di transito del "loro" gas nei gasdotto di importazione. I risultati non sono mancati, tanto che i prezzi spot internazionali del metano hanno consentito un sostanziale allineamento dei nostri costi di approvvigionamento rispetto a quelli degli altri paesi, come ha certificato lo stesso ministro Pas-

STRATEGIE

L'hub del gas sparito

sera procurandosi però la sollecitazione delle associazioni dei consumatori perché promuova un pronto "riallineamento" anche dei prezzi finali in bolletta.

Ma ecco, su una delle grandi sfide dello scenario metanifero (anzi "la" grande sfida) la contraddizione manifestata nella Strategia che si vuole trasformare in legge dello Stato. Riguarda il progetto, ribadito con enfasi nella Sen, di fare dell'Italia un profittevole hub del gas metano per tutto il continente europeo.

Progetto in contrasto, però, con il freno tirato sullo sviluppo delle infrastrutture metanifere, che l'ultima versione della Sen mette in diretta relazione non con le opportunità che potrebbero essere aperte dall'hub ma da un assai più prudente eccedenza rispetto ai consumi previsti anche in caso di augurata ripresa dell'economia e quindi dalle richieste di materie prime energetiche.

Un solo rigassificatore con garanzie pubbliche anche finanziarie. Tutto il resto al mercato. Non è un buon segnale per i tanti che si stanno impegnando nei rigassificatori, che (va ricordato) sono la soluzione più proficua non solo per rafforzare il nostro import ma anche per differenziare (elemento ancora più importante) le fonti di approvvigionamento.

I maligni, come sempre, sono al lavoro. Sospettano che dietro questa scelta possa esserci una strategia di protezione del nostro gigante energetico nazionale, l'Eni. Quasi tutte le nuove infrastrutture metanifere in lista d'attesa (dal gasdotto Galsi dall'Algeria ai rigassificatori, appunto) portano la firma dei concorrenti. Se si realizzassero verrebbe così attenuata, ulteriormente, la supremazia del cane a sei zampe. Una tesi naturalmente. Che è lecito contestare e smentire.

Il Governo frena sui rigassificatori

Federico Rendina

ROMA

Prema la crisi, si consuma di meno, si usa meno energia, si spera nella ripresa. Ma intanto il Governo ancora in carica ritiene di tagliare le stime per il nostro futuro energetico: va bene sognare un'Italia trasformata in un profittevole hub del gas per tutta Europa, ma guai a esagerare. Prudenza, per non incorrere nel pericolo inverso: quella "bolla" del gas che si sta momentaneamente manifestando (ma per colpa, appunto, della sfavorevole congiuntura) in mezza Europa.

La versione definitiva della Strategia energetica nazionale appena trasformata in un decreto firmato dai ministri dello Sviluppo e dell'Ambiente, Corrado Passera e Corrado Clini, taglia dunque al ribasso anche i programmi delle nuove infrastrutture metanifere italiane di cui il paese avrà (secondo il Governo) bisogno, e che quindi meritano di essere in qualche modo sovvenzionate. Non più di un nuovo rigassificatore dei tre o quattro in costruzione o in progetto. E stop anche all'ulteriore sviluppo degli stoccaggi. Nonostante il nostro futuro energetico rimanga agganciato in misura preponderante (lo dice anche la Strategia energetica governativa) proprio al metano. Semmai, nel frattempo, dovrà essere potenziata la rete di trasmissione elettrica, al di là degli impegni presi da Terna, il gestore a controllo pubblico. Tutto per iscritto, nel nuovo e definitivo documento sulla Sen.

Anche con l'auspicata ripresa la richiesta interna di gas risalerà più lentamente di ciò che si pensava, stima il documento.

Dunque è necessario un solo grande rigassificatore, aggiuntivo ai due in funzione (Panigaglia e Rovigo) e quello che sta per entrare in funzione a Livorno, che potrà godere di garanzie e sovvenzioni pubbliche secondo il principio del «recupero garantito dei costi». Se qualcuno vorrà costruirne degli altri dovrà fare da solo, con le logiche «di mercato», anche se potrà contare su una «semplificazione amministrativa».

Questo perché nell'ultima versione della Sen si ritiene sufficiente un incremento di circa 75 milioni di metri cubi al giorno di ulteriore capacità di erogazione alla punta e di circa 5 miliardi di metri cubi nella capacità di stoccaggio. Ciò consentirà di mettere in sicurezza il sistema

«in caso di situazioni di emergenza analoghe a quelle del febbraio 2012, riducendo progressivamente la necessità di misure di contenimento dei consumi industriali e di mantenimento attivazione di centrali elettriche di riserva alimentati a olio combustibile». Non solo, un incremento di questa misura consentirà, secondo il governo, di incrementare la liquidità e la redditività del mercato rappresentando anche un potenziale per la modulazione dei flussi per l'esportazione.

Nel documento si propone quindi di dare garanzie sussidi diretti al rigassificatore "eletto" (quale e dove è evidentemente da decidere) che dovrà comunque avere una capacità di 8 miliardi di metri cubi, con un contributo alla punta di 24 milioni di metri cubi giornalieri, «incrementabili a 16 nel caso non si realizzasse almeno uno dei nuovi gasdotti di importazione» previsti da oriente.

Tutto ciò, secondo il governo, basterebbe a aumentare la sicurezza del sistema e «contribuire allo sviluppo dell'hub italiano del gas consentendo all'Italia di diventare un paese di interscambio e transito offrendo servizi a valore aggiunto anche per altri paesi» (stoccaggio e modulazione). Non saranno certo ostacolate ulteriori infrastrutture. Che il governo promette comunque di non lasciare a secco di facilitazioni, ma solo sul fronte della semplificazione normativa.