

# RASSEGNA STAMPA 8 GIUGNO 2012

Fonte:



# Vado al via, ma il rischio è che sia troppo tardi

EMANUELE ROSSI

**SAVONA.** Ma Vado serve veramente alla logistica italiana e all'economia della Liguria? La partita del finanziamento del nuovo maxi-terminal savonese da 800mila container che sarà gestito dal colosso danese Maersk sembra avviarsi a conclusione. Eppure tra polemiche sui soldi del governo e feroci opposizioni di area ambientalista, un tema è rimasto in ombra. Ed è quello dell'utilità economica di una infrastruttura del genere in questo momento critico per lo shipping internazionale. Quando si è iniziato a parlare e progettare il nuovo porto lo sviluppo del vicino scalo genovese era bloccato, mentre i traffici mondiali correavano. Oggi è il contrario. E poi: la piattaforma è in grado veramente di far crescere l'economia del territorio?

Sono domande la cui risposta non è scontata né chiara, ad oggi. Secondo Gianluigi Aponte, numero uno di Msc, «oggi per l'Italia l'offerta è completa. Non avrebbe senso costruire nuove strutture». Una frase che sembra riferita più ai progetti di Napoli, dove Msc è terminalista, che Vado, il cui progetto in fondo è già molto avanzato. Ma tant'è i numeri sono problematici: Genova, una volta concluso i nuovi riempimenti, avrà una capacità di circa 4 milioni di container l'anno. Il doppio di quanto fa adesso. La Spezia ha in programma un nuovo riempimento che andrà al gruppo Contship. I due porti sfioreranno i sei milioni di teu di capacità. Serve Vado per andare, con Livorno, a otto? Le stime più accreditate indicano che, al 2020, l'Italia (escluso il transhipment) avrà una domanda di porti per nove milioni di teu. Ma stiamo parlando di tutta Italia, Adriatico compreso.

La replica del presidente del porto di Savona Rino Canavese e di Maersk è che la piattaforma serve per le maxi-navi oltre i 14mila Teu, che altrimenti non verrebbero in Italia marginalizzando il nostro Paese dai flussi internazionali. Il porto di Vado sarà l'unico con gru, fondali e movimenti/ora in

grado di accogliere questi giganti. A Spezia infatti c'è un problema di dragaggi, a Genova Voltri di altezza delle gru, in conflitto con il vicino aeroporto, al Sech-Bettolo di Sampierdarena problemi di manovrabilità.

Ma è veramente così scontato che queste navi debbano e arriveranno in Liguria? Secondo Carlo Merli, a guida di Apm Terminal Italia (Maersk), le navi da 14mila teu arriveranno a rappresentare un terzo del totale del mercato e saranno dirette soprattutto ai porti di trasbordo (transhipment), da cui poi le merci vengono caricate su altre navi, più piccole, per

raggiungere le destinazioni finali. Ma i numeri di Containerisation International delineano uno scenario diverso: le navi oltre i 13.500 teu attualmente impiegate sono 31 (8 di Maersk, 17 di Msc) per un totale di circa 450.000 teu. Il 3% circa della flotta attualmente in servizio. E il portafoglio ordini di navi oltre 13.500 teu non è chiarissimo: Maersk ha una decina di giganti da 18mila teu. Sempre secondo CI le navi oltre 12.500 teu in ordine da qui al 2017 ammontano a 112 per circa 1.500.000 teu, cioè un decimo della flotta globale attuale. Non un terzo.

L'altra incognita è proprio il modello di porto che la piattaforma andrebbe a sostituire. Sarà un porto di destinazione o di transhipment? Nel secondo caso, va detto che i principali porti di transhipment italiani (Gioia Tauro, Taranto, Cagliari) hanno segnato negli ultimi anni performance negative, di fronte alla concorrenza del Nord Africa, fatta anche con costi del lavoro molto bassi. Conviene a uno scalo italiano entrare in questa battaglia, tanto più quando il terminal da costruire impatterà notevolmente su una costa che ha altre attività economiche legate al turismo? Si perderà da una parte e non è detto si guadagni dall'altra, perché le piattaforme container di transhipment sono a bassa intensità di lavoro. Gioia Tauro, con tre milioni di teu, non arriva a duemila lavoratori. E l'indotto è minimo. Inoltre: oggi alcune compagnie marittime il transhipment non lo fanno più. Vanno direttamente nei porti di destinazione, perché costa meno.

E un nuovo modello rispetto a quello che ha fatto la fortuna di Gioia Tauro negli anni Novanta, ma si sta affermando sempre più come mostra il fatto che Genova cresce in questi mesi a tassi del 10% perché i global carrier concentrano qui i loro traffici per il Nord Italia. Se il mercato confermerà il trend, il rischio è trovarsi con una grande piattaforma per il transhipment a due passi da Genova mezza vuota. Oppure, nel migliore dei casi, con un nuovo terminal "gemello" di quelli genovesi e spezzini in presenza di un mercato asfittico. Non è detto sia un affare.

# Fincantieri dà la caccia a nove navi da crociera

ALBERTO QUARATI

PER ORA si parla di trattative e colloqui. La firma di un contratto per la costruzione di una nuova nave rimane una rarità, ma rispetto ai due anni passati nel settore è tornato un certo movimento, e questo lo si capisce dai rumors che da settimane circolano intorno a Fincantieri.

Il gruppo americano Prestige ha siglato con la società di Stato un pacchetto per la realizzazione di una nave da 44 mila tonnellate per il marchio Regent, cantiere ancora non specificato, consegna nel 2015, insieme a un'opzione per una seconda unità in consegna nel 2016. L'accordo aspetta solo l'annuncio ufficiale, ieri sera da Fincantieri arrivava solo un secco «no comment». Nel pacchetto potrebbero spuntare due sorprese: una nuova unità Oceania - ma

**TEMPI DILATATI**  
Spuntano tre opzioni da Viking, ma il quadro è incerto

uscita da Sestri Ponente.

I ritardi sull'ufficializzazione della commessa possono essere collegati alle incertezze che invece si stanno registrando sulla commessa Viking: il mese scorso l'armatore e Fincantieri avevano annunciato di essere a un passo dall'accordo per due unità da 45 mila tonnellate (in costruzione una ad Ancona, l'altra a Marghera), ma la sigla finale dell'accordo non è mai arrivata. Da quello che si racconta in banchina, pare che Viking stia limando sempre più le condizioni. Altre fonti parlano invece di tre unità in opzione. Ma le op-

zioni, ci hanno insegnato le trattative di questi ultimi anni, vanno prese con le pinze: basti ricordare che nel 2005, all'epoca del contratto tra i norvegesi di Hurtigruten e Fincantieri, circolavano ipotesi per la costruzione di sette navi gemelle. In realtà, dopo il varo della "Fram", il feeling con gli italiani si interruppe bruscamente. Proprio i discorsi con Viking - che vuole le due navi

pronte una nel 2014, l'altra nel 2015 - potrebbero essere alla base dei ritardi sull'ufficializzazione del pacchetto Prestige, con Fincantieri che studia al meglio la dislocazione delle navi nei vari cantieri (anche se da tutto questo sembra tagliata fuori Genova).

Ancora nel settore lusso, viene da più parti confermata una trattativa per due navi Seabourn, il marchio top del gruppo americano Carnival. L'idea sarebbe quella di costruire unità con un layout simile a quelle della compagnia monegasca Silversea, realizzate ad Ancona, quindi leggermente più grandi delle ultime unità da 32 mila tonnellate costruite a Genova dai Cantieri Mariotti.

Per quanto riguarda le grandi unità, Carnival ha già dato l'ok per l'esercizio dell'opzione della nave Costa Crociere da 132 mila tonnellate, in consegna a Marghera per il 2014. Più di un operatore del settore - sull'Adriatico come sul Mar Ligure - è però pronto a scommettere che la nave andrà a rinforzare la flotta Carnival Cruise Line, e non più quella di Costa Crociere. Discorsi e riunioni sono in corso per altri due marchi Carnival, cioè Holland America Line insieme a P&O. Da Miami infatti è partita la richiesta ai progettisti Fin-

cantieri di spremersi bene le meningi, perché se i disegni convinceranno, l'intenzione è quella di far costruire due navi a Monfalcone, una per marchio.

Brutte notizie invece sul fronte Msc Crociere. Oltralpe circolano indiscrezioni sull'intenzione della compagnia di firmare entro la fine di quest'anno l'ordine per la realizzazione di due navi da crociera più due in opzione, e sarebbero quelle della nuova classe - che si ipotizzava a Sestri Ponente - le famose unità "un po' più corte e un po' più larghe" che per un certo periodo avevano fatto sognare un riscatto a Sestri Ponente.

# IL PRESIDENTE DEGLI AGENTI MARITTIMI CONTROCORRENTE RISPETTO AL SUO PREDECESSORE «MA IO, GENOVESE, DICO BASTA TENTENNARE: LA PIATTAFORMA CI FARÀ CRESCERE TUTTI»

**GENOVA.** Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi genovesi e sostenitore della piattaforma di Vado. Il pro-piattaforma dove non te l'aspetti...

«Posso dire che non ha molto senso continuare a parlare di porto di Genova e porto di Savona? Io lo chiamo il porto di Gesv, che magari non è bello a sentirsi, ma rende l'idea. Al di là dell'integrazione politica, l'integrazione dell'operatività tra i due scali c'è. Operatori come Costa Crociere, Campostano, Ascheri, Corsica Ferries e Carlini già hanno attività in entrambe le città».

**Al porto di Gesv serve una nuova piattaforma per i container? Non basta quello che abbiamo?**

«Vado può accogliere le navi da

14mila teu in su e ricordiamoci che ci sarà anche un terminal per le rinfuse dove arriveranno navi che oggi, per dimensioni, non toccano la Liguria. Il secondo problema è di capacità. Solo grazie a Vado Genova e Savona, insieme, fanno una capacità di sei milioni di teu l'anno».

**Un po' tanto. Oggi i traffici si attestano a circa due.**

«Se ragioniamo sul mercato italiano è vero, sono troppi. Ma la piattaforma di Vado avvierebbe un processo virtuoso per fare dell'Alto Tirreno un polo veramente a servizio anche della Baviera e della Svizzera. Ci sarebbe una spinta naturale, an-



Gian Enzo Duci

che per le attività di lobbying delle compagnie marittime, a infrastrutturare adeguatamente la Liguria con linee ferroviarie di grande capacità».

**Siamo in Italia: non è che si fa la piattaforma e poi rimane senza collegamenti? Un grande piazzale sul mare per attività di transhipment.**

Non sono più gli anni delle partecipazioni statali e dei progetti lasciati a metà. E Vado non sarà un porto solo di transhipment perché altrimenti la piattaforma sarebbe stata fatta altrove. Sarà, come Barcellona, un porto un po' di transhipment e un po' di destinazione. E il fatto che per

quest'ultimo aspetto sarà usata molto la ferrovia è positivo perché innescherà un processo di concorrenza positivo che farà in modo che anche Genova migliori sotto questo aspetto».

**Non la voglio far litigare con i suoi associati, ma in molti sono contrari alla piattaforma. Compreso il suo predecessore.**

«Con Giovanni Cerruti ho parlato prima di parlare con lei. Abbiamo prospettive temporali diverse ma nessuno scontro: lui teme che la torta rimanga la stessa con una fetta in più da tagliare. Io penso che a lungo termine con Vado cresca tutto il sistema di Genova e Savona e che quindi la torta sarà più grande».

SA. C.

IL TERMINAL RINFUSE VICINO ALLA CESSIONE

# Genova, il carbone ad Ascheri trattativa da otto milioni

Esce di scena Spinelli. Ma resta il nodo delle autorizzazioni

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Rimane solamente il gruppo Ascheri per acquistare la concessione del terminal rinfuse di Genova. Gli altri due pretendenti, il gruppo Spinelli e la cordata guidata dalla compagnia Pietro Chiesa, sono ormai fuori dai giochi. Se l'offerta andrà in porto, Augusto Ascheri uscirà da Terminal Rinfuse Italia (Tri), dove oggi è socio di minoranza con il 20% delle quote, e creerà una nuova società per la gestione del terminal genovese di cui sarà proprietario al 100%. Il valore della transazione non è noto, anche se si è parlato di una cifra intorno agli 8 milioni di euro fra concambio delle quote e accollamento di debiti. Ma Italiana Coke, la società del gruppo Ascheri che detiene le quote in Tri, per il momento è cauta sull'esito della trattativa: «Non abbiamo ricevuto alcun riscontro in merito all'offerta. La nostra posizione è ancora quella di sei mesi fa».

I tempi però si stanno restringendo. Entro il mese di giugno il Comitato portuale conoscerà i risultati delle verifiche portate avanti parallelamente da Provincia e Autorità portuale riguardo al rispetto delle norme ambientali e a quello del piano industriale. In ballo ci sono il rinnovo dell'autorizzazione ambientale da



L'ANNUNCIO

## RIVALTA AI BELGI, SI CHIUDE IN 3 MESI

••• KATOEN Natie Group ha firmato l'accordo quadro vincolante con Fagioli per l'acquisto di Interporto di Rivalta Scrivia spa e ora ha tempo sino «alla fine dell'estate» per chiudere l'affare. Lo hanno confermato ieri i due gruppi dopo le indiscrezioni pubblicate dal Secolo XIX. Il gruppo Fagioli ha il 90% dell'interporto che si sviluppa su un'area di oltre 1,2 milioni di metri quadrati e ha un fatturato consolidato di circa 50 milioni di euro. L'advisor dell'operazione è stato Meliorbanca.

parte della Provincia e quello della concessione demaniale da parte di palazzo San Giorgio. Se le concessioni dovessero essere revocate, il passaggio di proprietà fra Tri (gruppo Euroports) e Ascheri diventerebbe inutile. Franco Corradi, responsabile relazioni industriali di Tri, conferma che «la trattativa sta andando avanti con un soggetto solo e attualmente l'offerta è in mano al gruppo di controllo, ossia Euroports. Aspettiamo l'ok, ma i tempi sono lunghi perché, essendo gestiti da un fondo, ci sono di mezzo le banche. Quando arriverà il via libera partirà la vendita del terminal di Genova, che sarà scorporato». Un momento che i sindacati attendono con trepidazione, visto che i lavoratori sono in cassa integrazione. Per l'Autorità portuale c'è ancora tempo per arrivare a una soluzione positiva: «Non so nulla - spiega il presidente Luigi Merlo - sullo stato delle trattative. Per noi, chiunque sarà il proprietario, l'importante è che ottemperi agli impegni che abbiamo chiesto».

Il terminal ha perso progressivamente quote di traffico negli ultimi anni. Al principio del 2011, a causa di contrasti con Trenitalia, un traffico di manganese da 100.000 tonnellate annue si trasferì da Genova al piccolo scalo di Carrara.

# La sfida degli industriali

*Il 42° Convegno dei Giovani Imprenditori si apre in un momento difficile per il Paese*

“Siamo in prima linea”, dicono i giovani imprenditori, nel titolo del 42° Convegno, che si tiene oggi e domani al Grand Hotel Miramare di Santa Margherita Ligure e che, come sempre, potrà contare su illustri relatori e su un ricchissimo parterre di autorevoli ospiti. Annunciato anche il presidente del Consiglio dei Ministri, Mario Monti. “Europa, innovazione e legalità i principi da difendere” è il sottotitolo della due giorni di conferenze, incontri e workshop pomeridiani. A introdurre, il neo presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, che passerà poi la parola a Jacopo Morelli, presi-

dente dei Giovani Imprenditori di Confindustria. A rappresentare la città di Genova saranno invece Giovanni Calvini, presidente di Confindustria Genova, e Umberto Suriani, presidente dei Giovani Imprenditori genovesi.

«La crisi - sostengono i Giovani Imprenditori - è una guerra sottile. Oltre le statistiche, i saldi di bilancio e i dati finanziari, le conseguenze appaiono drammaticamente concrete: disoccupazione che cresce, imprese che falliscono, tensione sociale, rassegnazione. Noi siamo in prima linea in questa sfida. L'Italia è in prima linea. L'Italia che continua a com-

battere con orgoglio per superare le difficoltà. L'Italia controcorrente che non si arrende all'idea di vivere in un Paese stanco e destinato al declino».

Secondo gli organizzatori del convegno, «questa Italia ha le energie e la forza per risollevarsi. Questa Italia ha bisogno di risposte. Per far spazio al cambiamento, al merito e alla giustizia, per dare una possibilità alla crescita, per progredire nel cammino dell'integrazione europea. Vogliamo difendere i principi su cui costruire un domani democratico e giusto: l'Europa, come valore imprescindibile; l'innovazione, come le-

va per tornare a crescere; la legalità, come ecosistema per consentire lo sviluppo».

Questa mattina si parlerà, in particolare, di lavoro e di innovazione, con Alessandra Lanza, responsabile Analisi e Ricerca Economica di Prometeia, Arturo Artom, presidente del Forum della Meritocrazia, Donatella Solda-Kutzmann, del Ministero della Istruzione, Università e Ricerca, e Mauro Sylos Labini, dell'Università di Pisa. Previsto anche l'arrivo del vice ministro di Economia e Finanze, Vittorio Grilli.

Domani, invece, ci si concentrerà su parole come riscatto e crescita. Tra i relatori: Giuseppe Roma, direttore generale del Censis, Antonio Calabrò, direttore della Fondazione Pirelli, il ministro Corrado Passera e i politici Angelino Alfano, Pier Ferdinando Casini ed Enrico Letta.

## L'INTERVENTO

Dopo il rigore  
è tempo di sviluppo

DI UMBERTO SURIANI \*

**U**n filo spinato su fondo bianco sovrasta la scritta: "Siamo in prima linea. Europa, Innovazione e Legalità i principi da difendere". Questa la copertina del 42° Convegno Nazionale dei Giovani Imprenditori di Confindustria. Un'immagine cruda quanto i numeri di una crisi che miete ogni giorno nuove vittime tra imprese che chiudono, lavoratori che perdono il posto e imprenditori che decidono di togliersi la vita.

Ma non andremo a Santa Margherita per piangerci addosso. Come sempre, andremo a fare proposte per la crescita, mettendo al centro dei nostri confronti tre temi cruciali: Europa, innovazione e legalità. A una settimana dalle elezioni in Grecia, ci interrogheremo sul futuro dell'Europa. Siamo a un bivio: o il collasso della moneta unica, con le prevedibili conseguenze economiche e politiche, oppure, come auspichiamo, una forte accelerazione verso una maggiore integrazione politica e fiscale. Gli stessi "architetti" del Trattato di Maastricht, del resto, hanno sempre ammonito circa la necessità che l'unione monetaria si accompagnasse a una maggiore integrazione politica. A vent'anni esatti dalla firma di quell'accordo ci troviamo a dover scegliere, come scritto sulle pagine dell'Economist, tra due opzioni: "Separate or Superstate". Semplificando: o ciascuno di nuovo per conto proprio, oppure un'Europa finalmente compiuta, in cui ogni Paese rinunci a un po' di sovranità nazionale in favore del coordinamento, a livello comunitario, delle decisioni di politica economica. Speriamo che le crescenti tensioni sociali, esacerbate dalle dolorose misure di austerità, non facciano crollare un castello che, seppur imperfetto, è indispensabile per resistere ai cambiamenti di un mondo sempre più globalizzato e interconnesso.

Quanto all'Italia, il Governo Monti ha fatto moltissimo per restituirci quella credibilità internazionale che negli ultimi anni sembrava smarrita. Ma dopo il rigore, ora tocca alle politiche per lo sviluppo. Abbiamo bisogno di radicali recuperi di efficienza a livello di spesa pubblica, da reinvestire in diminuzione della pressione fiscale su lavoratori e imprese. Il rigore da solo, anche qualora il prossimo summit dell'Unione Europea del 28 e 29 giugno dovesse partorire i tanto attesi eurobonds, non è in grado di invertire quella traiettoria che proietta il nostro prodotto interno lordo verso uno sconcertante -1,7% su base annua. Come dimostrato dagli economisti Alesina e Ardagna in un recente paper che analizza gli effetti, in un arco di circa quarant'anni, di diverse politiche fiscali attuate in 21 paesi industrializzati, stimoli legati a tagli di imposte si sono rivelati statisticamente più efficaci, al fine di indurre la crescita, rispetto a incrementi della spesa.

Se continueremo a tenere in ordine i conti pubblici, diminuiranno la pressione fiscale e l'Europa, con gli eurobonds, ci aiuterà a rendere meno oneroso il nostro debito, l'anno prossimo, a Santa Margherita Ligure, potremo tagliare il filo spinato e celebrare l'inizio di un nuovo periodo di crescita e prosperità per il nostro Paese.

(\* presidente Giovani Imprenditori di Confindustria Genova)

## **Sondaggio Alphaliner compagnie in affanno**

LIVORNO - (M. B.) Secondo l'ultima analisi di Alphaliner pubblicata in questi giorni, la maggior parte delle compagnie di navigazione impegnate nel trasporto containers su rotte oceaniche, chiuderanno in perdita il secondo trimestre di quest'anno per la loro incapacità di beneficiare pienamente del rialzo dei noli nei mesi di Maggio e Giugno.

Tuttavia, i margini operativi dovrebbero migliorare significativamente nel periodo in quanto i noli e la capacità di utilizzo delle navi sono aumentati, mentre i costi del carburante sono diminuiti del 5%.

Sempre secondo l'analista di mercato, i margini operativi medi dei vettori si sono ridotti nei primi tre mesi dell'anno rispetto all'ultimo trimestre del 2011, nonostante i noli sulle principali rotte commerciali siano in rialzo fin da Gennaio.

Il sondaggio Alphaliner, evidenzia che 18 compagnie di linea per il trasporto di container, hanno riportato risultati nel primo trimestre che mostrano un margine operativo che mediamente è sceso a - 12% cento dal - 10% degli ultimi tre mesi del 2011.

La compagnia cinese "Sitc" è l'unico vettore che ha ottenuto risultati positivi nel primo trimestre, grazie alla elevata performance della locale attività logistica che ha superato la flessione dei proventi realizzati con le spedizioni oceaniche.

La media sarebbe stata peggiore se la statistica avesse incluso anche i risultati della Misc Berhad, un vettore che questo mese ha cessato l'attività di trasporto marittimo di linea, registrando nel primo trimestre, un margine operativo negativo del - 153%.

I margini operativi degli altri vettori variano dal - 2% al - 25%, sempre nei primi tre mesi dell'anno.

## **Record di traffici a Trieste Monassi: rispondono i fatti**

TRIESTE - Il porto di Trieste continua a crescere e il molo VII fa registrare un nuovo record di traffici: + 48,96% nel traffico contenitori che passano dai 23.410 teu del Maggio 2011 ai 34.755 teu di quest'anno.

Secondo i dati statistici rilevati dall'Autorità portuale giuliana, il mese di Maggio 2012 risulta il miglior mese di Maggio "since ever" in particolare rispetto al Maggio del 2011, quando lo sciopero della ex cooperativa Primavera aveva bloccato le attività portuali, diminuendone significativamente i volumi di traffico.

«I primi cinque mesi dell'anno in corso evidenziano, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, una crescita del + 21,74% (166.666 teu contro i 136.905 del 2011) a significare - commenta il presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Marina Monassi - che il percorso avviato sta portando i suoi frutti, nonostante la difficile situazione economica internazionale».



## **Merlo: strategica contro la crisi l'unità dei porti italiani**

GENOVA - Il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, ha ribadito l'importanza dell'unità dei porti italiani per fronteggiare la crisi economica in corso. A margine della presentazione dell'attività del Genoa Port Center, Merlo ha sottolineato che a suo avviso «è importante condividere una linea strategica, forte e consolidata, che sappia rilanciare il ruolo della portualità e dell'economia del mare. Io credo che lo sforzo debba essere fatto sulle idee, sui progetti, sulla condivisione di una linea strategica che porti gli scali ad avere autorevolezza e peso».

«L'importante - ha concluso Merlo - è trovare una associazione unita che sappia convergere su un programma con elementi di novità per potersi porre in maniera autorevole nella discussione nazionale».

## **Le mani di Katoen Natie Group sull'Interporto di Rivalta Scrivia**

ANVERSA - Katoen Natie Group, leader a livello mondiale nella fornitura di servizi logistici, ed il Gruppo Fagioli Finance, primario gruppo italiano operativo nel settore dei trasporti speciali e nelle attività di sollevamento attraverso il Gruppo Fagioli, e nella logistica attraverso Interporto Rivalta Scrivia spa, hanno annunciato che martedì scorso 5 Giugno, hanno stipulato un accordo vincolante in base al quale il Gruppo Katoen Natie potrà acquisire il 90,2% della società Interporto Rivalta Scrivia spa.

Secondo i termini dell'accordo, il Gruppo Katoen Natie dovrebbe essere in grado di acquisire, in via definitiva, il controllo di Interporto Rivalta Scrivia entro la fine dell'estate. L'Interporto emiliano, con un fatturato consolidato di circa 50 milioni di euro, fornisce una vasta gamma di servizi specializzati sia a clienti italiani che internazionali, operanti in molteplici settori. La società è principalmente basata a Tortona (Alessandria) su un'area di oltre 1,2 milioni di mq, esattamente al centro del triangolo che collega Milano, Torino e Genova, e molto ben collegata sia alla rete ferroviaria sia autostradale.

La procedura di dismissione di Interporto Rivalta Scrivia è stata caratterizzata da un contesto competitivo vivace, gestito da Meliorbanca in qualità di advisor finanziario del Gruppo Fagioli Finance. Il Gruppo Katoen Natie è stato preferito rispetto ad altri potenziali investitori essendo uno dei principali operatori di logistica a livello mondiale ed avendo esattamente lo stesso modello di business adottato dall'Interporto Rivalta Scrivia.

Il Gruppo Katoen Natie ha inoltre dimostrato, durante tutta la durata della procedura competitiva, un particolare commitment, sia in termini industriali che finanziari, considerando questa operazione assolutamente strategica per rafforzare la presenza del Gruppo Katoen Natie nel Sud Europa. Advisor finanziario dell'operazione è Meliorbanca. Consulenti legali dell'operazione sono lo Studio Lombardi e Molinari per Fagioli Finance Group e lo Studio "Dla" Piper per il Gruppo Katoen Natie.

## **Dalla Ue 38,7 miliardi per reti Ten-T e Galileo**

Lussemburgo - Il Consiglio dei ministri dei Trasporti Ue che si è tenuto a Lussemburgo ha approvato il Regolamento Connecting Europe Facility (Cef) e il Regolamento sul sistema satellitare Galileo che - secondo il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Mario Ciaccia - « daranno un forte impulso alla ripresa dell'economia europea e allo sviluppo delle reti di trasporto»

Sono previsti investimenti significativi: 38,7 miliardi di euro.

Rispetto al totale , 31,7 miliardi saranno convogliati verso le reti Ten-T (19,7 miliardi in conto capitale, 10 miliardi a valere sul Fondo Coesione e 2 miliardi per Project bond) e 7 miliardi al sistema di navigazione satellitare Galileo per il periodo 2014-2020

«Per valutare l'impatto positivo sull'economia dell'Unione europea - ha aggiunto Ciaccia (foto) - bisogna considerare che, secondo alcune stime, i 31,7 miliardi fanno da leva finanziaria per circa 200 miliardi (al cofinanziamento europeo occorre sommare i finanziamenti degli Stati membri). A questo dobbiamo aggiungere che la Commissione Ue ha calcolato in 90 miliardi i ricavi e i risparmi che saranno generati, a regime, dal sistema Galileo».

Sulla utilità di tale sistema Ciaccia ha inoltre rilevato che «Galileo fornirà sia un servizio pubblico regolamentato, criptato, utilizzato solo dalle forze di polizia, sia un servizio di posizionamento utilizzabile liberamente. Sarà utile per la navigazione aerea, anche per gli atterraggi; per l'avvistamento del naufrago in mare; per la precisione della semina degli agricoltori; per la guida dei ciechi (attraverso un ricevitore collocato negli occhiali); per la gestione del traffico marittimo e terrestre; per il posizionamento degli automezzi»

## **Il gruppo RINA ha acquisito la notifica ministeriale per le verifiche ispettive sui mezzi di sollevamento**

*L'abilitazione include anche le verifiche sulle attrezzature in pressione*

La società di classificazione e certificazione italiana RINA ha ottenuto la notifica di ente titolato a eseguire in Italia le verifiche ispettive sui mezzi di sollevamento (gru, autogru, carri ponte, paranchi, ponti mobili, scale aeree) e sulle attrezzature in pressione (recipienti, tubazioni, assiami e generatori di gas, vapore, riscaldamento) previste dall'articolo 71 del Testo Unico 81/08 sulla sicurezza negli ambienti di lavoro.

L'abilitazione consente al gruppo RINA di effettuare verifiche sui mezzi di sollevamento e sulle attrezzature in pressione in dieci regioni italiane. Più nello specifico, i controlli sulle attrezzature in pressione saranno effettuati dalla società in tutte e dieci le regioni di competenza: Piemonte, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Liguria, Toscana, Campania, Puglia e Sicilia. Per quanto riguarda il settore dei mezzi di sollevamento occorre distinguere tra i quelli dedicati alle cose, la cui verifica sarà attiva in tutte le regioni sopra citate eccetto la Sicilia, e quelli dedicati alle persone, per cui l'attività è attualmente circoscritta a Piemonte, Liguria, Campania e Puglia. In generale, il territorio sul quale il RINA avrà potere di verifica comprende al momento tutte le principali regioni del Nord Italia dove si concentra circa il 90% del mercato globale.

«Siamo molto soddisfatti di questo risultato - ha commentato il capo Distretto Italia del gruppo RINA, Stefano Grigioni - il nostro obiettivo nel breve periodo è ampliare ulteriormente il campo di attività del RINA nel settore, fino a coprire l'intero territorio nazionale e completare il già ricco elenco di attività ispettive (cogenti e volontarie) a disposizione degli operatori».

«Grazie a una copertura capillare del territorio - ha aggiunto Grigioni - il gruppo RINA, che vanta una consolidata esperienza nel mondo dello shipping, della portualità, dell'industria e degli immobili, garantisce un riscontro immediato e un servizio rapido e accurato per la tutela della sicurezza dei luoghi di lavoro, ponendosi come leader di mercato per quantità e qualità dei servizi erogati».

: Sicilia si presenta in Cina con Augusta e Palermo

(ANSA) - PALERMO, 6 GIU - E' stato presentato oggi ai cinesi il porto di Augusta che partecipa, insieme ad Assoport, alla fiera Transport and Logistic di Shanghai, uno degli appuntamenti piu' importanti al mondo nel settore. Aldo Garozzo, presidente dell'autorita' portuale, ha illustrato in un incontro ad operatori e investitori cinesi le potenzialita' del porto petrolifero siciliano e dei suoi piani di sviluppo. "Abbiamo in completamento - ha detto all'ANSA Garozzo - il porto commerciale, e la realizzazione della piattaforma logistica per bonifica. Siamo qui per cercare operatori ma anche, perche' no, investitori. Abbiamo deciso di partecipare con Assoport a questa iniziativa perche' crediamo nel sistema porti unito, per dare mano forte al Sistema Italia. Insieme, facendo sistema, possiamo vincere la concorrenza con i porti esteri". Molto interessati i cinesi soprattutto allo sviluppo del porto e alla sua vicinanza con Suez che, rispetto ad un viaggio a Rotterdam, fa risparmiare giorni di navigazione che significano soprattutto risparmio di carburante, il costo maggiore per i trasporti in questo periodo. A Shanghai, nella delegazione di Assoport che concludera' domani la fiera, e' presente anche l'Autorita' portuale di Palermo. "Siamo venuti in Cina - ha detto Riccardo D'Amico, segretario generale dell'Autorita' che comprende i porti di Palermo e di Termini Imerese - consapevoli di quello che significa il mercato cinese sia in termini di potenzialita' per trasporto sia in termini di investimenti. Dal canto nostro stiamo investendo molto in logistica e abbiamo riscontrato un buon interesse per le nostre iniziative. Palermo e Termini offrono una sventagliata di offerte che va dal turistico, al crocieristico, al commerciale, ai container senza dimenticare la cantieristica. E la possibilita' di avere un hub completo ai cinesi interessa".(ANSA).