

RASSEGNA STAMPA DEL

7 febbraio 2019

Fruit Logistica, il governo italiano: «Puntare su innovazione e tracciabilità»

#

Berlino - L'Italia, con 527 aziende, è il principale espositore di Fruit Logistica, fiera internazionale dedicata all'ortofrutticoltura in programma a Berlino dal 6 all'8 febbraio. Lo ricorda il ministero delle Politiche agricole alimentari, forestali e del turismo (Mipaaf) annunciando la presenza all'esposizione del sottosegretario Alessandra Pesce in rappresentanza del ministro del dicastero agricolo di via XX Settembre Gian Marco Centinaio. Il Mipaaf annuncia inoltre un fitto calendario di incontri con gli operatori italiani presenti alla manifestazione nei giorni della kermesse.

«Occasioni come questa ti permettono di sentire - afferma Pesce - con mano lo stato di salute del settore.

«Questo - ha aggiunto - è un settore da cui abbiamo avuto grandi soddisfazioni, è il nostro made in Italy più venduto all'estero dopo il vino». Lo scorso anno - sottolinea inoltre il sottosegretario - il valore delle esportazioni ha superato i 5 miliardi e questo grazie ad imprenditori agricoli lungimiranti e innovativi che hanno saputo fare rete attuando strategie di crescita mirate all'internazionalizzazione». «Affacciarsi - conclude - sui mercati internazionali è difficile, rimanerci essendo competitivi lo è ancora di più. È per questo che dobbiamo come Governo sostenere questa realtà tutta italiana, fatta di una ineguagliabile varietà di prodotti, attraverso politiche di settore che promuovano la qualità, la tracciabilità, l'innovazione». In ultimo il sottosegretario afferma che «dobbiamo trovare risposte adeguate alle nuove sfide derivanti dal cambiamento climatico, che influenza inevitabilmente i risultati produttivi in un'ottica di sempre maggiore sostenibilità».

Silvia Moretto è il nuovo presidente di Fedespedi

Milano - Silvia Moretto, amministratore delegato e socia di D.B. Group Spa, impresa di spedizioni internazionali di Montebelluna (Treviso), con filiali in tutto il mondo – è il nuovo presidente di Fedespedi (Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali) per il triennio 2019-2021. La nomina è avvenuta oggi nell'ambito dell'assemblea generale della Federazione, tenutasi a Milano.

Moretto, che succede al livornese Roberto Alberti (presidente per un mandato, dal 2015 al 2018), è il sedicesimo presidente nella storia di Fedespedi ed è la prima donna ad essere eletta alla guida della Federazione. «Il suo impegno in ambito associativo - si legge in una nota - è iniziato nel 2016 con la nomina nel Consiglio di Anama, Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione di Fedespedi».

Questi i nuovi eletti nel Consiglio Direttivo di Fedespedi: Nicola Bresaola – Angelo Colombo – Domenico de Crescenzo – Alessandro Laghezza – Paolo Maderna – Marco Migliorelli – Marcello Niccolai – Alessandro Pitto – Stefano Salano – Andrea Scarpa – Betty Schiavoni – Manuel Scortegagna – Guglielmo D. Tassone – Franco Tavoni.

Questi i nuovi eletti nel Collegio dei Revisori dei Conti: Claudio Riva – Giancarlo Saglimbeni – Luca Spallarossa.

Questi i nuovi eletti nel Collegio dei Probiviri: Alberto Bartolozzi – Giuseppe Bianculli – Italo Leonardi.

Profumo: «Fusione con Fincantieri? Possibile solo senza le crociere»

Roma - Le speculazioni su una fusione tra Leonardo e Fincantieri sono fuori luogo, ma «se Fincantieri separasse il settore crociera dalla Difesa avrebbe senso mettere insieme le rispettive attività di Difesa» anche se «non penso che vogliano vendere il business delle navi da crociera». Lo ha detto l'amministratore delegato di Leonardo, Alessandro Profumo, in una intervista al Financial Times aggiungendo che il piano industriale, annunciato poco più di un anno fa, è sulla buona strada per «riportare Leonardo alla crescita sostenibile a lungo termine» con l'obiettivo di raggiungere una redditività a due cifre nei prossimi cinque anni. Quanto all'impatto della Brexit sui programmi di Difesa, per Profumo «l'Europa sarà più debole senza una connessione molto forte con la Difesa nel Regno Unito, e il Regno Unito sarà più debole».

L'impatto di un no-deal sui «profitti e perdite della società non dovrebbe essere significativo», ha aggiunto, mentre ritiene più preoccupanti gli effetti a lungo termine della Brexit sulla cooperazione per la Difesa nei futuri programmi europei. «Il sistema di Difesa di oggi è ancora molto frammentato e non è il modo migliore per spendere i nostri soldi come contribuenti», ha affermato spiegando che «più sistemi di Difesa abbiamo, più costi abbiamo. Perdere il Regno Unito come partecipante a questi programmi sarebbe una perdita per tutti». In particolare, Profumo si è detto fiducioso riguardo alla collaborazione nel programma di aerei da combattimento Tempest e ha aggiunto che se «ci fosse una convergenza dei progetti sarebbe un bene per i contribuenti».

Traffico container oltre il milione di teu a Napoli e Salerno

Il sistema portuale campano, ovvero gli scali di Napoli e Salerno, hanno superato insieme nel 2018 il milione di teu di traffico container, in crescita del 5 per cento. È un risultato storico per l'autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, nata poco più di un anno fa. Per la precisione, sono stati 1.015.228 di teu, con una crescita del 10 per cento per Napoli rispetto agli ultimi due anni, mentre per il porto di Salerno si mantiene sostanzialmente una performance già molto elevata caratterizzata da incrementi costanti negli anni precedenti.

In calo invece il traffico dei rotabili, in entrambi i porti, intorno tra il 4 e il 5 per cento. Cresce a doppia cifra quello crocieristico, in entrambi i porti.

2018, i dati statistici dei due porti

Napoli

Rinfuse liquide +0,85%

Salerno

Rinfuse solide +16%

Crocieristi e passeggeri

Per quanto riguarda il segmento crocieristico, la crescita dei passeggeri è stata del 15,2 per cento a Napoli e del 17 per cento a Salerno. Nel dettaglio, Napoli si è mantenuto sopra il milione (1.068.797 passeggeri) mentre il porto di Salerno raggiunge le 76.431 unità. Il traffico passeggeri complessivo è relativamente stazionario, in crescita dell'1,6 per cento: Napoli e Salerno hanno movimentato quasi 7,5 milioni di passeggeri. Nel dettaglio, cresce il porto di Salerno (+10%), stabile Napoli (+0,7%).

Tanto il traffico commerciale che quello passeggeri, commenta il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, «testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale».

Tassare i porti, D'Agostino: "Sosterremo il governo contro le richieste Ue"

Bisogna opporsi alla richiesta della Commissione europea all'Italia di adeguare il proprio sistema di tassazione dei porti alle norme comunitarie in materia di aiuti di Stato. Lo ha ribadito il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino, nel corso di un convegno organizzato dal propeller club di Trieste.

«Le autorità di sistema portuale sono la *longa manus* del governo e non fanno impresa. Se lo fanno, lo fanno attraverso società che pagano le tasse. Chiedo quindi a Bruxelles di fare le cose per bene». D'Agostino, mette le cose in chiaro: il governo e il cluster marittimo italiano non sono favorevoli a un cambiamento della natura giuridica dei porti, non considerando quindi pertinente l'indagine della Commissione europea, iniziata ad aprile scorso e conclusa all'inizio dell'anno.

Si va verso la procedura d'infrazione, quindi, perché tra poco meno di due mesi, entro la prima metà di marzo, scadrà il tempo che l'Italia ha per adeguarsi alle richieste di Bruxelles. Quali? La Commissione europea ha chiesto di regolare in modo diverso il regime fiscale dell'attività economica delle autorità di sistema portuale, la cui voce principale è la riscossione dei canoni di concessione.

La decisione della Commissione europea vale anche per la Spagna. Qualche settimana fa Margrethe Vestager, commissaria europea responsabile per la concorrenza, ha spiegato che i regimi fiscali vigenti nel paese iberico e in Italia concedono ai porti un vantaggio selettivo che violerebbe le norme Ue in materia di aiuti di Stato. «Lo sfruttamento commerciale – ha detto Vestager - delle infrastrutture portuali, come la concessione dell'accesso al porto dietro pagamento, costituisce un'attività economica», in cui si applicano le norme Ue sugli aiuti di Stato. «L'esenzione dall'imposta sulle società per i porti che realizzano profitti da attività economiche – continua - può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'Ue. In Italia i porti sono integralmente esentati dall'imposta sul reddito delle società».

Ma gli introiti dei porti italiani costituiscono il saldo di un ente pubblico non economico che riscuote, per esempio, l'affitto del demanio. Per legge – c'è una Corte dei conti che vigila - li può solo riprogrammare, non possono diventare profitto. Non ci può quindi essere concorrenza sleale se l'attività economica dei porti non sono altro che spese di gestione e sviluppo a carico dello Stato. È questa la difesa che verrà portata avanti da Assoport e del governo.

In realtà, la tesi difensiva dell'Italia potrebbe non essere sufficiente. L'avvocato Alberto Pasino, partner di Zunarelli studio associato, ha mostrato, durante il convegno del propeller triestino, la normativa di riferimento della vicenda spiegando come in passato la Commissione europea abbia già valutato la tesi secondo la quale lo stato non può pagare tasse allo stato e gli esiti non sono stati molto favorevoli a chi la sosteneva. Secondo Pasino, sono altre quindi le strade che l'Italia dovrà percorrere per far valere le proprie ragioni a Bruxelles.

Approvate le istruttorie dei progetti sulle Aree Logistiche Integrate Sicilia Occidentale e Pugliese-Lucana

Seconda riunione del Tavolo Centrale di Coordinamento delle ALI

Ieri a Roma, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è tenuta la seconda riunione del Tavolo Centrale di Coordinamento delle Aree Logistiche Integrate (ALI), aree che, sulla base di impegni assunti dall'Italia con l'Unione Europea al fine di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete, devono essere individuate nelle Regioni in ritardo di sviluppo (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), devono includere un sistema portuale, retroporti, interporti, piattaforme logistiche e i rispettivi collegamenti ai corridori multimodali della rete europea di trasporto e devono essere poste al centro della programmazione volta al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale.

Nella riunione di ieri sono state approvate all'unanimità le istruttorie dei progetti sulle Aree Logistiche Integrate Sicilia Occidentale e Pugliese-Lucana, che sono stati ritenuti completi ed adeguatamente maturi e sui quali si potrà ora procedere speditamente con le candidature sui rispettivi Programmi operativi.

I progetti sono stati esaminati sulla base della metodologia approvata nel corso del primo incontro del tavolo, che si è tenuta nel luglio scorso, e sulle analisi effettuate da un apposito gruppo di lavoro formato dalla Direzione generale per lo Sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del Mit, dalla Struttura Tecnica di Missione (STM), da RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, dall'Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, e la relativa Assistenza tecnica, e dagli esperti designati dalle Regioni.

Il Tavolo ha, inoltre, unanimemente condiviso il proseguimento del lavoro istruttorio dei progetti relativi a tutti i restanti interventi per i quali è necessaria un'integrazione della documentazione fornita.

Nel 2018 i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato per la prima volta oltre un milione di container (+5,3%)

Il traffico crocieristico è risultato in crescita rispettivamente del +15,2% e +17,0%

Se nel 2018 il traffico delle merci nel porto di Napoli, in attesa del dato sulle rinfuse solide non ancora reso noto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, è risultato pressoché stabile, nel porto di Salerno, scalo anch'esso amministrato dall'AdSP, l'attività nel core business dei container e dei rotabili è risultata in lieve flessione.

Lo scorso anno nel porto del capoluogo campano il traffico delle merci varie è ammontato a 11,1 milioni di tonnellate, volume analogo a quello del 2017, di cui 5,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+3,9%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 563.133 teu (+10,4%) e 5,4 milioni di carichi ro-ro (-4,1%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico si è attestato a 5,1 milioni di tonnellate (+0,8%), di cui 3,6 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-0,9%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-0,9%) e 409mila tonnellate di altri carichi (+26,0%).

Nel 2018 il traffico containerizzato nel porto di Salerno è stato di 5,5 milioni di tonnellate (-2,4%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 452.095 teu (-0,6%). Nel comparto dei rotabili il calo è risultato più accentuato essendo state movimentate 7,7 milioni di tonnellate di carichi su gomma (-5,4%). Il traffico delle rinfuse solide è ammontato a 152mila tonnellate (+16,3%).

L'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha evidenziato che nel 2018 il traffico containerizzato movimentato globalmente dai due scali portuali ha superato per la prima volta il milione di teu raggiungendo quota 1.015.228 contenitori da 20'.

Quanto al traffico dei passeggeri, nel settore delle crociere Napoli ha registrato un totale di quasi 1,1 milioni di passeggeri e Salerno 76mila, con sostenuti incrementi rispettivamente del +15,2% e +17,0%. Nel porto di Napoli i passeggeri dei servizi marittimi di linea sono stati oltre 6,7 milioni (+0,7%) e a Salerno 756mila (+11,1%).

«I dati di crescita dei traffici marittimi registrati nei porti della Campania nel 2018, nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri - ha commentato il presidente dell'AdSP, Pietro Spirito - testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale».

La Commissione UE blocca la fusione Siemens-Alstom con l'intento di salvaguardare la concorrenza nel settore ferroviario

Per Siemens ed Alstom la concentrazione non avrebbe danneggiato il mercato, ma casomai creato un attore europeo in grado di far fronte alla concorrenza in campo mondiale

La Commissione Europea non ha dato il proprio assenso all'acquisizione della francese Alstom da parte della tedesca Siemens, operazione consistente nella messa in comune delle rispettive attività di trasporto e di servizi in un nuovo società controllata esclusivamente da Siemens, in quanto - secondo Bruxelles - la concentrazione avrebbe influito sulla concorrenza nei mercati dei sistemi di segnalamento ferroviario e dei treni ad altissima velocità. Inoltre la Commissione ha ritenuto che le due parti non abbiano proposto misure correttive sufficienti per risolvere questi problemi.

La Commissione UE ha ricordato che la fusione avrebbe messo assieme i due maggiori fornitori di diversi tipi di sistemi di segnalamento per ferrovie e metropolitane nonché di materiale rotabile in Europa e che entrambe le società rivestono anche posizioni di leadership nel mondo. «In Europa - ha commentato Margrethe Vestager, commissario europeo alla Concorrenza - ogni giorno milioni di passeggeri si affidano a treni moderni e sicuri. Siemens e Alstom sono entrambe le punte di diamante dell'industria ferroviaria. In assenza di adeguate azioni correttive, tale concentrazione avrebbe comportato prezzi più elevati per i sistemi di segnalazione che garantiscono la sicurezza dei passeggeri e per le future generazioni di treni ad altissima velocità. La Commissione ha vietato la concentrazione in quanto le parti non erano pronte ad affrontare i rilevanti problemi di concorrenza che abbiamo identificato».

La Commissione Europea ha precisato inoltre che durante la propria indagine sul progetto di concentrazione ha ricevuto numerose denunce da parte di clienti, concorrenti, associazioni professionali e sindacati e ha anche ricevuto commenti negativi da diverse autorità nazionali della concorrenza dello Spazio Economico Europeo. In particolare, le parti interessate erano preoccupate del fatto che l'operazione proposta avrebbe inciso in modo significativo sulla concorrenza e ridotto l'innovazione nel campo dei sistemi di segnalazione e del materiale rotabile per treni ad alta velocità, determinando l'estromissione dal mercato di concorrenti più piccoli, generando un innalzamento dei prezzi e limitando la scelta dei clienti.

Siemens ed Alstom hanno espresso rammarico per la decisione della Commissione UE di vietare la fusione, diniego che comporta l'abbandono del progetto, e hanno manifestato disappunto, in particolare, perché non sono state ritenute insufficienti le misure proposte dalle due aziende per rispondere alle preoccupazioni sollevate da Bruxelles. Siemens ed Alstom hanno confermato la loro convinzione che l'operazione avrebbe creato notevole valore per il settore globale della mobilità, per l'industria ferroviaria europea, per i clienti, i viaggiatori e i pendolari. Tutto ciò - hanno sottolineato le aziende - senza causare danni alla concorrenza europea. Inoltre - secondo Siemens ed Alstom - la concentrazione avrebbe anche permesso la creazione di un attore europeo in grado di far fronte alla crescente concorrenza da parte di imprese extraeuropee.

Nel 2018 il porto di Rijeka ha movimentato un traffico record di 13,4 milioni di tonnellate di merci (+6,3%)

Nuovo picco storico dei container con 260.375 teu (+4,2%)

Nel 2018 il porto di Rijeka ha movimentato un traffico annuale record di 13,4 milioni di tonnellate, con un incremento del +6,3% sul 2017 quando era stato stabilito il precedente record. Lo scorso anno le rinfuse liquide sono ammontate a 8,6 milioni di tonnellate (+7,9%) e le merci secche a 4,8 milioni di tonnellate (+3,4%).

Nel settore dei container il porto croato ha registrato il proprio nuovo record storico con un traffico che è stato pari a 260.375 teu, con un incremento del +4,2% sul 2017 quando era stato segnato il precedente picco annuale.

Lo scorso anno nel segmento delle crociere il traffico è stato di 23mila passeggeri, con una flessione del -0,6%. I passeggeri dei traghetti e dei servizi marittimi locali sono stati 129mila (+1,3%).

Tutela delle coste e sostenibilità ambientale nei porti tra i temi della prossima edizione di RemTech Expo

Tra gli appuntamenti in programma, la consegna degli Smart Ports Award

La tredicesima edizione di RemTech Expo, evento internazionale sui temi delle bonifiche, coste, dissesto, clima, sismica, rigenerazione urbana e industria sostenibile che si terrà dal 18 al 20 settembre prossimi a Ferrara, si arricchirà di nuovi temi legati alla tutela delle coste e alla sostenibilità ambientale nei porti.

In occasione del Comitato Tecnico Scientifico del segmento tematico Coast, riunitosi ieri presso la sede dell'Università di Bologna, è stato reso noto infatti che la programmazione di Coast introdurrà quest'anno elementi di novità per quanto riguarda i temi dell'economia circolare e il quadro normativo di riferimento e che non mancheranno inoltre momenti di confronto nell'ambito del rischio costiero, i sistemi di allertamento, le tecnologie per la protezione delle coste, gli Smart Ports tra monitoraggio, dragaggi, progettualità, opere, cantieri navali, interporti, blue growth, new skills, sostenibilità. Coroneranno il panel delle attività gli Smart Ports Award e i nuovi premi speciali nella logica di palinsesto inclusivo e premiale che punta a valorizzare e soprattutto a replicare le best practices.

«La sostenibilità nei porti - ha sottolineato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, Francesco Messineo, in occasione della riunione di ieri - passa attraverso il confronto tra gli stakeholders, l'individuazione delle criticità e la messa a punto di proposte di miglioramento». «I porti turistici - ha osservato da parte sua il presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio - hanno evidentemente proporzioni diverse rispetto alle Autorità di Sistema Portuale, ma spesso si trovano a gestire situazioni paragonabili soprattutto per quanto riguarda il tema della gestione dei sedimenti dragati». Marco Spinedi, presidente di Interporto di Bologna, ha evidenziato che anche per gli interporti l'aspetto ambientale sta diventando via via più rilevante: «gli interporti - ha spiegato - sono luoghi nevralgici sempre più attenti dal punto di vista ambientale al transito e alla gestione delle merci con una visione sempre più green».

Assetto giuridico AdSp: quali le intenzioni del Mit?

#

OMA – Della questione si è discusso proprio pochi giorni fa a Ravenna alla tavola rotonda a cui hanno partecipato diversi presidenti di Autorità portuali: porti: pubblici o privati?

Un tema che ha interessato anche i segretari generali Claudio Tarlazzi (Uiltrasporti), Stefano Malorgio (Filt-Cgil) e Salvatore Pellecchia (Fit-Cisl), che hanno inviato una richiesta di confronto urgente al ministro Toninelli e al vice ministro Edoardo Rixi, riguardo appunto le presunte volontà di trasformare l'attuale assetto giuridico delle Autorità di Sistema portuale e per iniziare una riflessione più complessiva sulla portualità.

“Premettendo che i ritardi di competitività del nostro sistema trasportistico -si legge nella lettera inviata- nei confronti dei maggiori competitors internazionali, accumulatisi nel corso dell'ultimo decennio, sono da addebitare, esclusivamente, alla mancanza di una precisa strategia di sistema, riteniamo che tornare a meccanismi di concorrenza tra porto e porto escluderebbe il nostro Paese dai maggiori circuiti internazionali con conseguenze rovinose e, ancor peggio, eliminando la terzietà di questi enti si registrerebbero conseguenze negative sul mondo del lavoro”.

I segretari ricordano di aver già affermato più volte che la “rivisitazione della cosiddetta riforma della legge 84/94, a partire dai temi della natura giuridica delle neonate AdSp, non è al momento la priorità per rilanciare il nostro export ma piuttosto quella di rendere esigibile l'attuale disposto normativo”.

Vista la “delicatezza” della materia, la lettera si conclude con la richiesta di un confronto per chiarire le intenzioni del Mit anche sulla portualità in generale.

Concessione in darsena Toscana al Tco

#

LIVORNO – Con il tono posato che lo caratterizza, Federico Barbera, amministratore unico del Livorno terminal toscano, ci ha trasmesso alcune righe sugli apprezzamenti fatti circolare dall'AdSp riguardo alla sentenza con cui la giustizia amministrativa ha respinto il ricorso con cui la Livorno terminal toscano (Ltt) si era opposto al rilascio della concessione in radice della darsena Toscana al Terminal calata Orlando (Tco) con cui era in concorrenza.

In sostanza, fra le molte altre e non secondarie considerazioni, Barbera si sofferma acutamente sul tentativo (quanto destro non sta a noi giudicare) dell'Authority di presentare il verosimile tanto abilmente da farlo sembrare vero. Un'emulazione mal riuscita e, magari, involontaria dei due antichi campioni della sofistica, Protagora e Gorgia? Leggendo bene la nota di Barbera potrebbe sembrare di sì. Ecco il testo.

“L'ufficio legale dell'AdSp, anch'esso retto ad interim dal segretario generale Massimo Provinciali che credevamo in ben altre faccende affaccendato, nella sua nota cerca di dare risposte verosimilmente credibili, estrapolando a proprio uso e vantaggio frasi della sentenza del Tar che ci riguarda e roboanti riferimenti a dettami di legge malamente applicati.

La sentenza a noi avversa si basa, sbagliando, praticamente sulla considerazione che l'organo giudicante fa sul merito del ricorso: il ricorrente (Ltt) non ha mostrato come una procedura diversa avrebbe potuto favorire la scelta a proprio vantaggio rispetto a Tco. In realtà le motivazioni erano ben chiare per gli addetti ai lavori ma, sicuramente, non compiutamente illustrate ai giudici.

Ribadiamo quindi, continua la nota di Barbera, che abbiamo rinunciato a ricorrere al Consiglio di Stato per nostra decisione e non per mancanza di argomenti a supporto delle nostre teorie. Stupisce poi la dichiarazione che Provinciali fa della non censura da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) e, tanto per essere chiari, usiamo le parole esatte dell'Antitrust, nel provvedimento AS1457, Bollettino N. 49 del 27 Dicembre 2017, negando così anche l'evidenza:

'Alla luce di tali precedenti, deve ritenersi che, in applicazione dei principi comunitari e costituzionali di parità di trattamento, non discriminazione, imparzialità, proporzionalità e trasparenza, in tutte le ipotesi di concorso di domande di concessione – indipendentemente dalla circostanza per cui il provvedimento di rilascio abbia avuto inizio ad istanza di parte o d'ufficio – sia auspicabile che la selezione fra i candidati potenziali, ai sensi dell'art. 37 del Codice della navigazione, venga preceduta dalla formulazione e pubblicazione dei criteri di valutazione delle offerte da parte dell'Autorità preposta'.

E continua: *'l'Autorità (Antitrust) auspica che le osservazioni sopra svolte possano essere tenute in considerazione da parte dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, in relazione alla istruttoria in corso per la concessione dell'area demaniale marittima all'interno del porto di Livorno, denominata Sponda Est della darsena Toscana, e DA PARTE DI TUTTE LE ALTRE AUTORITA' DI SISTEMA, DESTINATARIE PER CONOSCENZA DEL PRESENTE PARERE'.*

Ma il Garante non si limita a questo ed aggiunge che:

‘invita l’Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale a comunicare, entro un termine di 45 giorni dalla ricezione del presente parere, le determinazioni assunte con riguardo alle criticità concorrenziali evidenziate’.

Chiaro quindi che Ltt si sia sentita e continui a sentirsi lesa nei propri diritti essendo stata sottoposta ad una procedura che ha portato all’assunzione di valutazioni giudicate inficiate o inquinate da criticità concorrenziali dal Garante per la concorrenza e la trasparenza.

Il segretario generale, conclude Barbera, è molto attento alla verosimiglianza degli atti e ci sembra di essere alla ricerca di un pubblico riconoscimento della sua abilità in questo particolare cimento: non ci costa niente riconoscerne la bravura.

Da questo però pretendere che si desuma che gli atti verosimili siano anche palesemente ed inderogabilmente trasparenti ed apprezzabili, ce ne corre”.

In verità l’arte di far prevalere il verisimile sul vero è assai antica e oggi finisce spesso per esprimersi in temerarie arrampicate sugli specchi, ma, nelle sue espressioni più illustri, ci riporta al Fedro di Platone, dove Tisia e Gorgia disputano sostenendo che il verosimile (specialmente se ben presentato) è più pregevole del vero. L’arte fu ripresa anche dai frequentatori dell’accademia neoplatonica fiorentina, di Marsilio Ficino, ma solo come puro e nobile esercizio retorico, ben lontano dalle temerarie arrampicate sugli specchi che siamo ormai abituati ad ascoltare o a leggere.

È Silvia Moretto il nuovo presidente Fedespedi

MILANO – L’Assemblea generale di Fedespedi, riunita ieri a Milano ha scelto Silvia Moretto. Prima donna a ricoprire l’incarico, la Moretto diventa così la XVI presidente della Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali per il prossimo triennio, succedendo a Roberto Alberti.

Amministratore delegato e socia di **D.b. group Spa**, impresa di spedizioni internazionali di Montebelluna (Treviso), con filiali in tutto il mondo, ha iniziato la sua attività in ambito associativo nel 2016 con la nomina nel Consiglio di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree), sezione di Fedespedi.

Il primo discorso della neopresidente, dopo il ringraziamento al presidente uscente per il lavoro svolto negli ultimi anni e a tutto il sistema associativo per la fiducia accordatale, ha sottolineato due caratteristiche comuni che ha ritrovato incontrando gli imprenditori e che ben descrivono tutta la categoria: “coraggio e resilienza. Coraggio, nel confrontarsi tutti i giorni con un mercato sempre più esigente e veloce. Resilienza, come capacità di abbattere le barriere e sapersi reinventare”.

La Moretto ha poi illustrato brevemente le linee guida del suo programma per il prossimo triennio, che verte su tre pilastri: “visibilità per la categoria, dialogo con i decisori in tema di semplificazione e per affrontare le nuove sfide – quali, tra le altre, digitalizzazione, e-commerce e Brexit – e i servizi alle aziende: formazione, assistenza legale e giuslavorista e centro studi”.

“Inoltre -ha detto- intendo valorizzare il ruolo dei giovani in associazione, quali portatori di innovazione e di un nuovo modo di comunicare, con sempre maggior chiarezza ed efficacia, chi siamo”.

Prima di concludere il nuovo presidente ha voluto ringraziare il neoeletto Consiglio direttivo per l’impegno assunto e per la sfida raccolta insieme.

Questi i nuovi eletti nel Consiglio direttivo di Fedespedi:

Nicola Bresaola
Angelo Colombo
Domenico de Crescenzo
Alessandro Laghezza
Paolo Maderna
Marco Migliorelli
Marcello Niccolai
Alessandro Pitto
Stefano Salano
Andrea Scarpa
Betty Schiavoni
Manuel Scortegagna
Guglielmo D. Tassone
Franco Tavoni

Questi i nuovi eletti nel Collegio dei revisori dei conti:

Claudio Riva

Giancarlo Saglimbeni
Luca Spallarossa

Questi i nuovi eletti nel Collegio dei probiviri:

Alberto Bartolozzi
Giuseppe Bianculli
Italo Leonardi

Genova: nel 2018 il porto non cresce

GENOVA – Dopo un anno molto particolare per tutta la città, il porto di Genova fa il bilancio dei traffici del 2018: dopo un lungo periodo di crescita, si registra per l'anno concluso da poco più di un mese un rallentamento esteso a tutti i settori.

Il crollo del ponte Morandi e gli eccezionali eventi atmosferici di fine Ottobre, che hanno colpito seriamente le coste liguri e in particolare quelle savonesi, hanno avuto ripercussioni sulla città di Genova e sull'economia dell'intero sistema portuale, destinate a produrre effetti anche nel medio termine.

L'esercizio 2018 degli scali dell'Autorità di Sistema ha chiuso con 70 milioni di tonnellate, in crescita dell'1,7 per cento rispetto al 2017 a fronte di una crescita del 4,3 per cento nei primi 7 mesi dell'anno.

Nonostante le conseguenze negative derivanti dal crollo del ponte Morandi, Genova ha registrato una sostanziale stabilità (+0,3 per cento) in termini di tonnellate complessive con una leggera flessione dello 0,5 per cento per la movimentazione dei container.

I settori delle merci convenzionali e delle rinfuse sono stati condizionati anche dai danni causati dalla mareggiata che ha colpito i bacini di Savona e Vado: la crescita dei traffici (oltre 15 milioni di tonnellate complessive) è passata dal +9,5% di Luglio a +6,7% di fine anno; le rinfuse solide (oltre 3,4 milioni di tonnellate) hanno rallentato da +15,3% a +12%, quelle liquide (22,2 milioni di tonnellate complessive) da +3,1% a +1,6%.

La situazione è differenziata per quanto riguarda i passeggeri: quelli in arrivo su navi da crociera, si sono attestati in poco meno di 1,9 milioni complessivi (+4,5), confermando così i Ports of Genoa come secondo polo crocieristico italiano e terzo mediterraneo, dopo Barcellona e Civitavecchia.

Con un incremento del 9,3%, il porto genovese ha superato il milione di passeggeri (1.011.398), grazie all'aumento delle toccate nave (229 totali, 17 in più rispetto al 2017) e al consistente sviluppo (+16%) dei passeggeri in transito.

Al terminal crociere di Savona sono transitati 848.487 passeggeri, dato in leggero calo (-0,7%) dovuto alla necessaria riprogrammazione degli scali, in vista dell'imminente avvio dei lavori di rafforzamento della banchina dedicata.

Se le crociere non hanno per il momento risentito degli effetti negativi degli eventi calamitosi, diversa è la situazione del settore traghetti, che hanno fatto registrare un calo dello 0,5% a livello complessivo, per 2.432.666 passeggeri totali.

In questo caso il porto di Genova ha tenuto (+0,1%), confermandosi oltre i due milioni di passeggeri, mentre il porto di Savona Vado ha visto un leggero calo (-3,8%, per 352.219 pax), legato alla temporanea sospensione di alcuni servizi a seguito degli ingenti danni della mareggiata del 29 Ottobre scorso, evento calamitoso che non ha eguali negli ultimi cent'anni.

L'andamento delle tasse portuali riscosse dall'AdSp e gli avviamenti al lavoro dell'impresa autorizzata ex art.17 nel porto di Genova confermano l'andamento a doppia velocità dell'anno trascorso.

Infatti, nel 2018 sono state accertate maggiori entrate per 1,5 milioni di euro rispetto al 2017, pari ad un incremento del +2,8%, in rallentamento rispetto al +9% registrato nei primi sette mesi.

Considerando invece gli avviamenti al lavoro della Culmv presso i terminal, nei primi sette mesi dell'anno i valori erano rimasti sostanzialmente invariati (129.899, +0.6% rispetto allo stesso periodo del 2017), mentre fra Agosto e Dicembre le giornate lavorate sono diminuite del 4,7% (88.747 vs. 93.172). Complessivamente nell'arco dell'anno si sono registrate 3663 giornate in meno rispetto al 2017.

“La mancata crescita del porto registrata nel 2018 si discosta dai nostri obiettivi di sviluppo” commenta il presidente Paolo Signorini.

“Nel futuro immediato le attività portuali potranno risentire ancora degli effetti degli eventi del 2018, con una prospettiva di sostanziale stabilità dei traffici -prosegue -ma stiamo lavorando intensamente insieme a Regione, Comune e Governo per mettere in atto le misure adottate dal Parlamento a valle del crollo del Morandi e nella Legge di stabilità per il 2019 in modo da tornare rapidamente su un percorso di crescita, in linea con le potenzialità e le legittime ambizioni del nostro sistema portuale.”

Offerta per rilevare dal fallimento Rbd Armatori

Un fondo d'investimenti estero avrebbe offerto 270 milioni di euro per acquisire le navi e gli immobili della compagnia marittima campana.

Nella lunga storia del fallimento di Rbd Armatori sta per essere scritto un nuovo capitolo. Secondo le ultime informazioni rese pubbliche lo scorso dicembre dai curatori fallimentari (Giovanni Alari, Vincenzo Ruggiero e Luciano Caiazzo) il 22 febbraio 2019 sarebbero dovuti andare all'asta sia il ramo d'azienda comprendente le attività di shipping (comprendete navi, personale e contratti di noleggio) sia l'hotel La Palma di Capri, ma questo scenario pare non essere più così certo. Secondo indiscrezioni non smentite né dai curatori né dalla società, sarebbe infatti arrivata una proposta di concordato fallimentare con assunzione da parte di un fondo d'investimento estero che avrebbe presentato un'offerta da 270 milioni di euro (il 10% del quale già versati come deposito a garanzia) per rilevare tutti gli asset del gruppo.

Tra gli asset ci sarebbero appunto il ramo shipping (tredici navi portarinfuse secche e liquide con relativi contratti e personale) per il quale era stata fissata un'asta con prezzo base pari a 190 milioni di dollari, l'hotel di Capri (valore a base d'asta 35 milioni di euro), l'immobile sede della società (Villa Olivella a Torre del Greco) e la liquidità in cassa. In totale quindi un pacchetto da almeno 230 milioni di euro anche se va considerato il fatto che il solo valore della flotta, ai livelli di mercato attuali, viene stimato da VesselsValue.com ad esempio in 282 milioni di dollari (circa 248 milioni di euro).

A far pervenire ai curatori questa offerta di concordato fallimentare pare sia stato un fondo qualificatosi con l'acronimo B&G, non è chiaro al momento se si tratti di un veicolo riconducibile all'hedge fund francese Boussard&Gavaudan oppure un'entità controllata dal fondo di private equity Reuben Brothers. Quest'ultimo ha una propria sede anche in Italia ed è specializzato in investimenti nel settore navale tramite le società Rb Shipping e Rb British Marine (pochi anni fa ebbe occasione di fare affari con Scerni di Navigazione). Sempre secondo alcune fonti in questo progetto di acquisto e rilancio di Rbd Armatori potrebbe essere in qualche maniera coinvolto anche l'attuale amministratore delegato Giuseppe Mauro Rizzo ma su questo aspetto al momento non ci sono conferme.

L'offerta da 270 milioni è stata fatta recapitare ai curatori fallimentari e, loro tramite, portata all'attenzione del giudice del Tribunale di Torre Annunziata che segue il fallimento, Valentina Vitulano, cui spetterà ora decidere se la somma messa sul piatto sia da considerare sufficiente per soddisfare gli interessi dei creditori (tra i quali, va ricordato, spicca Pillarstone Italy) o se invece sia preferibile procedere con la vendita all'asta del ramo shipping e degli immobili nella speranza di riuscire a raccogliere una somma più elevata.

Nicola Capuzzo



Gioia Tauro, l'agonia del porto dimenticato

Raoul de Forcade

Il porto di Gioia Tauro sta vivendo una situazione di stallo, che il sindacato definisce addirittura «di coma», caratterizzata da un calo del traffico container e dal mancato avvio di misure che potrebbero rilanciarne l'operatività. Tra queste, sottolinea Unindustria Calabria, c'è la Zes (zona economica speciale), la cui creazione è formalmente avvenuta ma la cui attivazione è all'impasse. Servono poi nuovi investimenti sulle banchine. A questo quadro, si aggiungono problemi occupazionali, con un taglio (operato dal 2017) di 377 lavoratori portuali da parte del terminalista Mct (società retta, con quote paritarie, da Contship Italia e Msc), e problemi di governance. L'Autorità portuale di Gioia, infatti, è da anni commissariata, mentre l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto, che avrebbe dovuto comprendere Gioia Tauro, il porto di Reggio Calabria e quello Messina non è mai stata formata. L'attuale Governo ha invece deciso di smembrare questa Adsp (formalmente istituita nel 2016 con la riforma Delrio) creando una nuova Authority dello Stretto, ancora in fieri, che comprende Messina e Reggio Calabria.

Il porto di Gioia Tauro è uno scalo di transhipment, nel quale i container vengono scaricati da grandi navi per essere caricati su unità più piccole (*feeder*). Nel 2018 ha movimentato 2,3 milioni di teu (container da 20 piedi) con un calo, che paga la concorrenza di altri porti di trasbordo mediterranei, del 4,9% rispetto ai 2,4 milioni del 2017. Traffici che, ricorda Santo Biondo, segretario della Uil Calabria, «sono ben lontani da quelli precedenti alla crisi mondiale del 2008, quando Gioia arrivava a quasi a 3,5 milioni di teu e che, dal 2013, stanno subendo un calo costante». A pesare sull'operatività, prosegue il sindacalista anche «la

guerra fredda che è scoppiata tra i due soci di Mct. Attualmente la società non sta rispettando gli impegni di investimento sui piazzali e per la formazione che erano al centro di un accordo firmato nel 2016 a palazzo Chigi. E 377 lavoratori sono stati licenziati e collocati nell'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale. Insomma, il porto sta vivendo una fase di coma».

Per ovviare a questi problemi, da tempo, le istituzioni locali e i governi nazionali, che si sono susseguiti negli anni, studiano un rilancio del porto, che passa attraverso la Zes e la possibilità, anche con un potenziamento del nodo ferroviario di supporto allo scalo, che Gioia accolga, oltre al transhipment, anche container da lavorare sul posto o da trasportare, via ferro, nel Sud Italia e verso l'Europa.

Gli imprenditori calabresi, peraltro, vedono nella Zes, istituita un anno fa ma ancora ferma sul fronte dell'attivazione delle misure fiscali e di semplificazione amministrativa, un'opportunità che può risultare decisiva per il rilancio e il consolidamento dell'economia regionale. Per questo, negli ultimi mesi, Unindustria Calabria ha puntato a stimolare la concreta operatività della Zes gioiese, che non riguarda solo il retroporto del terminal container, ma è estesa a diverse aree strategiche della regione. «La Zes - afferma Natale Mazzuca, presidente di Unindustria - rappresenta la grande chance che serviva per il pieno rilancio del porto, da cui può dipendere una parte consistente dello sviluppo dell'economia calabrese, del Mezzogiorno e dell'Italia, soprattutto in relazione ai nuovi possibili mercati di sbocco che guardano al Mediterraneo e ai Paesi di prossimo sviluppo. Gioia Tauro, da sola, può produrre significative variazioni positive del Pil complessivo, come certificato dai principali osservatori statistici ed economici del Paese». E se Unindustria rileva una crescita delle imprese che si stanno stabilendo nell'area retroportuale di Gioia, c'è una forte criticità che gli imprenditori chiedono venga risolta:

una parte dell'area Zes rientra nell'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro, mentre l'altra (che comprende gli scali di Reggio e Villa San Giovanni) è stata unita alla nuova Authority di Messina. Mazzuca, poi, sollecita «un'accelerazione sulla nomina del presidente dell'Autorità portuale di

Gioia Tauro. Occorre una governance stabile sia perché i procedimenti amministrativi richiedono una continuità che nel lungo periodo non può essere assicurata da un organo commissariale, sia perché è indispensabile avere una visione complessiva e di lungo periodo sulle prospettive del porto». Da parte sua, il presidente della sede territoriale di Confindustria Reggio Calabria, Giuseppe Nucera, punta sul recupero di *reputation* del porto, ricordando le criticità legate alla criminalità. «La quantità di stupe-

facenti sequestrata nel porto di Gioia Tauro - ricorda - risulta nettamente inferiore, in termini percentuali, a quelle di altri porti nazionali». E suggerisce che, «ai fini delle indagini penali, i container sospetti vengano controllati direttamente nei porti di destinazione finale».

Sul fronte delle istituzioni, Francesco Russo, vicepresidente della Regione Calabria e assessore a portualità e logistica, spiega che la ricetta per il rilancio dello scalo passa attraverso la differenziazione delle attività. «Oltre

al transhipment - dice Russo - bisogna sviluppare ulteriormente il traffico ro-ro, che già funziona grazie alle auto movimentate dal gruppo Grimaldi. Poi c'è il versante energia, con il progetto di un polo di rigassificazione: è il Governo che deve decidere se farlo a Gioia. Infine la realizzazione di un bacino di carenaggio per navi superiori ai 350 metri». Nella zone retroportuali, Russo pensa a spazi per i contenitori non di transhipment e a «un polo agrolimentare del freddo».