

LA PROPOSTA NON VINCOLANTE: 1 EURO PER RILEVARE L'88,3% DEL CAPITALE DELL'ISTITUTO LIGURE

C'è un'offerta di Bper per rilevare Carige «Ma il Fitd la ricapitalizzi per un miliardo»

Bper ha presentato al Fondo Interbancario di tutela dei depositi un'offerta non vincolante per l'acquisizione di Carige. La notizia è arrivata al termine di una giornata dove il titolo Carige era balzato del 25,86% a 0,67 euro dopo che alla vigilia erano emerse voci su un'accelerazione del dossier. La proposta di acquisizione da parte di Modena che è controllata da Unipol, prevede che il Fitd, che si basa sui contributi di tut-

Il titolo in Borsa ieri è cresciuto del 25,86% a 0,67 euro. La banca di Modena chiede entro lunedì una risposta per avviare la trattativa in esclusiva

te le banche italiane, versi un miliardo di euro per ricapitalizzare l'istituto ligure e che Bper paghi 1 euro per rilevare l'88,3% del capitale dell'istituto ligure in mano al Fitd e alla trentina Cassa Centrale Banca. In seguito, l'istituto emiliano lancerà un'opa a 0,80 euro per azione, con un premio del 29% rispetto al prezzo di chiusura di Carige lunedì. L'istituto ligure verrà poi incorporato in Bper.

G. FERRARI / PAGINA 11

IL FORUM DELLO SHIPPING DI SECOLO XIX E MEDI TELEGRAPH



Il forum all'Acquario di Genova

Simone Gallotti e Alberto Quarati Authority portuali, da Genova si alza il vento della riforma

Cresce il fronte dei presidenti dei porti italiani che chiedono la riforma delle regole per la governance delle Autorità di sistema. «Facciamo presto, prima che l'Europa imponga un modello», è l'appello che emerge dall'ottavo Forum dello Shipping organizzato dal nostro giornale a Genova. Nel mirino anche il ministero: «Serve una vera regia».

GLI ARTICOLI / PAGINE 12 E 13

BRUXELLES CRITICA ROMA PER LA STRETTA. STATO DI EMERGENZA PROROGATO AL 31 MARZO. LIGURIA, ATTORI E TATUAGGI PER LA CAMPAGNA DEDICATA AI PICCOLI

L'Italia blinda gli ingressi: non vaccinati in quarantena

Intervista con il commissario Figliuolo: «Abbiamo vaccini per tutti i bambini. Sarà un Natale sicuro»

Stretta del governo sugli arrivi da altri Paesi. Da qui a fine gennaio chiunque voglia entrare in Italia dovrà avere un tampone molecolare o antigenico, anche se proviene da un Paese dell'Unione. E chi non è vaccinato dovrà sottoporsi a una quarantena di cinque giorni. La decisione è arrivata nel giorno della proroga al 31 marzo dello stato di emergenza. Il commissario Figliuolo, nominato comandante del Covi, in un'intervista assicura: «Ci sono vaccini per tutti i bambini e con i team mobili raggiungeremo i fragili». In Liguria tutto pronto per la campagna degli under 12.

SERVIZI / PAGINE 2-6

LE NUOVE REGOLE

Silvia Pedemonte

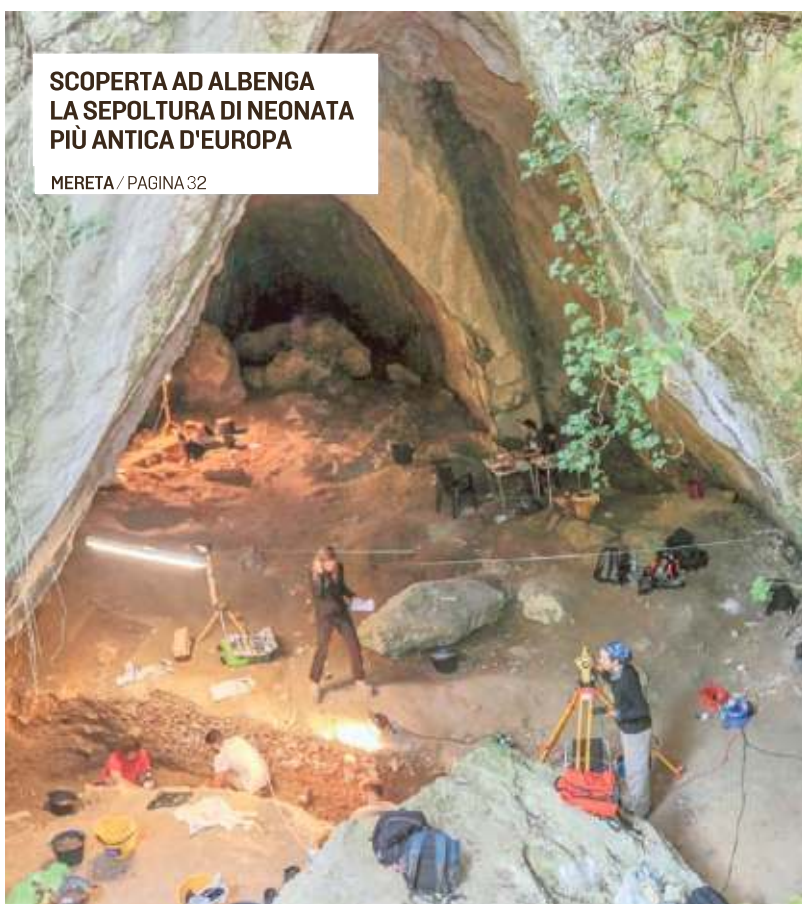
Il tampone non basta più. Duemila insegnanti liguri a rischio stop da oggi

Sono circa duemila, secondo le stime, gli insegnanti liguri che devono completare le vaccinazioni: circa il 7% del totale. Da oggi per loro non basta più il tampone per entrare a scuola. Timori di presidi e sindacati: «Sarà difficile trovare i sostituti».

L'ARTICOLO / PAGINA 5

SCOPERTA AD ALBENGA LA SEPOLTURA DI NEONATA PIÙ ANTICA D'EUROPA

MERETA / PAGINA 32



La grotta di Arma Veirana in cui sono in corso le ricerche

MEYER

SPORT



Salernitana ko Sheva festeggia il primo successo

V. Arrichiello e A. Schiappapietra

Finalmente un sorriso per Shevchenko. Il Genoa batte la Salernitana, si regala il Milan agli ottavi di finale di Coppa Italia e spezza l'incantesimo con la vittoria per il primo successo del tecnico ucraino. Decide un gol di Ekuban nella ripresa.

SERVIZI / PAGINE 34 E 35

Fenomeno Brignone: «Conosco me stessa e supero i miei limiti»

Daniela Cotto

Federica Brignone, sciatrice italiana più vincente di sempre, spiega il suo segreto: «Sono serena e mi sento libera. A 31 anni, conosco me stessa. Il mio esempio? Compagnoni».

L'ARTICOLO / PAGINA 37

ROLLI



IL CASO AEROPORTO

Annamaria Coluccia / PAGINA 19

Depositi chimici, i dubbi dell'Enac sul piano di Genova

Il presidente dell'Ente per l'aviazione civile Di Palma esprime dubbi sulla convivenza tra i nuovi depositi di Genova e l'aeroporto. «Non siamo stati coinvolti».

AURUM
 OPERATORE PROFESSIONALE E UNICO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA
COMPRO
 ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
 *fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odeon)
 lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Conscio della più totale inutilità di questa rubrica, per una volta cerco di rendere un servizio pubblico dall'alto valore civico. Dunque, lunedì il comune di Bugliano, provincia di Pisa, ha avvertito i 49 non vaccinati (su 1324 abitanti) di sapere chi sono e dove vivono e andranno a prenderli. La notizia ha sollevato la più comprensibile indignazione. Vabbè, solo qualcuno si è indignato. I più ci hanno riso sopra perché Bugliano non esiste, tranne che su Facebook dove da oltre due anni si racconta la saga del paesello virtuale dove alla scuola elementare Bava Beccaris situata in via Lenin sono vietate le decorazioni natalizie e l'ingresso alle renne, pur se dotate di museruola. Non molti, ma non pochissimi, ci hanno visto un intollerabile attentato alle nostre tradizioni, e succede ogni volta, quando Bugliano

Bugliano, dopo Frittole

MATTIA FELTRI

annuncia di avere proibito il sesso ai no vax, di avere introdotto il green pass gold con sconti al supermercato, di avere richiesto i ristoranti per i mancati introiti dell'autovelox durante il lockdown, di avere emanato un'ordinanza con cui mettere fuorilegge l'uso della parola resilienza, di avere multato per schiamazzi un disabile chiuso in ascensore che urlava aiuto, di avere interdetto l'accesso allo scuolabus a un bambino non vaccinato che, costretto a farsi otto chilometri a piedi, è arrivato a scuola due ore in ritardo e ha preso tre in condotta. Ogni volta c'è chi ci crede e denuncia il vile oltraggio. Comunque mi arrendo: la rubrica è inutile e ci sarà chi continuerà a cascarci. In fondo il servizio pubblico lo fa già Bugliano, perché ci spiega il mondo in cui l'inverosimile non lo è mai abbastanza.

AURUM
 OPERATORE PROFESSIONALE E UNICO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA
COMPRO
 ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
 *fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odeon)
 lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

Digital Community al via

Primo appuntamento a gennaio con la Logistic Digital Community di Confrtrasporto. Tema, la cybersecurity: così Davide Falteri, vicepresidente Federlogistica

**Il nodo dei fondi Ue**

«I fondi Ue? Una torta da tagliare bene, valutando rischi e opportunità». Lo ha spiegato Federica Montaresi, capo Progetti speciali dell'Adsp Mar Ligure Orientale

**Tutto l'evento è online**

Tutto il video del Forum "Dal green deal al Pnrr" è disponibile online, sui siti di Secolo XIX e MediTelegraph: www.ilsecoloxix.it e www.themeditelegraph.it

**VIII Forum dello Shipping**

Riforma dei porti, primo passo verso le Authority Spa

Cresce il fronte dei presidenti che vogliono cambiare assetto: «Facciamo in fretta, prima che l'Europa imponga un modello»

Simone Gallotti / GENOVA

Il quadro si definisce. Un po' perché il tempo sta per scadere e a marzo la Commissione Europea potrebbe decretare la fine delle Autorità portuali italiane nate dalla riforma del 1994. E per un altro motivo: i presidenti degli scali stanno ormai convergendo su un modello. Così la posa della prima pietra per la prossima riforma del settore è avvenuta durante il dibattito, moderato da Gian Enzo Duci, professore dell'Università di Genova, nel corso dell'ottavo forum dello shipping organizzato dal Secolo XIX e dal MediTelegraph. **Rodolfo Giampieri**, presidente di Assoporti, annuncia di aver compiuto il primo passo: «La situazione è molto delicata. Come noto tutte le Authority portuali hanno fatto ricorso e



Rodolfo Giampieri



Pasqualino Monti



Paolo Signorini



Mario Sommariva



Fulvio Lino Di Blasio

Assoporti lancia una commissione per trovare la sintesi tra le diverse anime

Sommariva perplesso: «L'ordinamento speciale ci darebbe maggiore libertà»

manca poco alla fase dibattimentale - spiega il presidente ricordando la vicenda che ha portato alla sentenza dell'Europa - La contestazione di Bruxelles mette in discussione la portualità italiana: non possiamo subire un diktat dell'Europa, ma deve scendere in campo la politica perché l'interesse nazionale e quello relativo alla competitività del sistema portuale italiano devono essere superiori».

Fatta la premessa, arriva il primo passo: «È innegabile che il nostro modello vada migliorato e cambiato, anche riscoprendo lo spirito della legge del '94. Nella legge era prevista un'autonomia finanziaria e amministrativa molto superiore, in grado di dare al mercato le risposte che merita. Quella riforma è stata mortificata da leggi e decreti successivi che hanno impedito

la necessaria flessibilità». Ecco perché Assoporti ha fatto nascere una commissione interna, per discutere quale assetto presentare in vista del cambiamento che sarà imposto. Ed è lì che i porti italiani dovranno trovare tra loro una mediazione da proporre per evitare di subire e basta: «Da presidente del porto di Civitavecchia ho ricevuto sei avvisi di garanzia, a Palermo non ancora ma me lo aspetto. Questo per dire quanto sia devastante l'eccesso di burocrazia nel nostro Paese e in particolare nel nostro settore - ha detto **Pasqualino Monti**, l'uomo che sta trasformando il porto di Palermo - La riforma delle Autorità portuali è un'emergenza, è qualcosa che ci impone il mercato. All'estero i buoni esempi da seguire sono tantissimi: penso alla fondazione creata a Valencia o al porto di Barcellona, che partecipa attivamente alla gestione dei terminal come farebbe un'entità privata. In Italia siamo rimasti impantanati in una situazione non più al passo con i tempi. Da un lato abbiamo un governo che cerca di semplificare, dall'altra una burocrazia che disincentiva ed espone a pericoli anche di natura giudiziaria, come è capitato a me e a tanti altri».

E la trasformazione radicale trova d'accordo anche **Fulvio Lino Di Blasio**, presidente di Venezia e Chioggia: «È necessario un grande cambiamento. Dobbiamo aprire una seria riflessione sulla natura giuridica: per me la Spa pubblica ibrida, con alcune specificità forse potrebbe essere l'opzione migliore». Ed è su questa linea che si muove anche **Paolo Signorini** che vorrebbe «una Società per azioni, con modello corporate, strutturata dunque come società di capitali, con una manovrabilità migliore e mantenendole a controllo pubblico». **Mario Sommariva**, alla guida dei porti della Spezia e Carrara ha dubbi concreti sulla Spa e vedrebbe meglio un altro modello: «La mia idea è sviluppare il concetto dell'ordinamento speciale e ciò potrebbe, senza mutare la natura delle Authority, consentire così una maggiore libertà di azione».



Il cluster marittimo si compatta ed elenca le richieste a **Giovannini Merlo**: «Abbiamo due ministri dell'Ambiente, nessuno ai Trasporti»

Operatori in pressing sul ministro «Manca la regia del governo, ora serve una guida pragmatica»

IL CASO

GENOVA

Quell'insofferenza prima solo sussurrata, poi un po' più evidente, adesso è diventata esplicita. Manca una regia politica al settore e il maggiore indiziato è il ministro dei Trasporti **Enrico Giovannini**.

Una mancanza che avvertono i presidenti dei porti (in modo più sottile), ma adesso insorgono gli operatori. **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica: «Il Pnrr sta prendendo una piega pericolosa. Rischiare un'ubriacatura pesante in un Paese che già era privo di una pianificazione portuale. Anche perché al momento abbiamo due ministri dell'Ambiente e nessun ministro dei



Il Secolo XIX è il giornale di riferimento del cluster marittimo

Trasporti». Il cluster per una volta si compatta nelle richieste al governo: «È l'intero settore che avrebbe bisogno di una guida solida e pragmatica e in questo momento ne sento la mancanza - spiega ancora Merlo - Per questo credo sia necessario per le imprese del settore logistico e portuale

costituire un comitato di settore così da provare almeno a far sentire la propria voce».

L'allarme sulla mancanza di una politica dedicata all'economia del mare trova una sponda anche in **Confitarma**: «Dobbiamo mettere in campo la nostra compattezza per essere in grado di chiedere al go-

A Tirrenia la rotta invernale Genova-Porto Torres

Dopo l'annuncio dato a settembre, Invitalia - per conto del ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili - ha pubblicato l'avviso di aggiudicazione a Tirrenia-Cin del bando di continuità territoriale marittima fra Genova e Porto Torres per cinque anni, nel periodo 1 ottobre-31 maggio. Per garantire i collegamenti nella stagione invernale, lo Stato contribuisce con 25,8

milioni, ma il ribasso d'asta offerto da Tirrenia è stato di oltre il 98%: il contributo per gli oneri di servizio pubblico che andranno alla Compagnia italiana di navigazione saranno poco oltre 510 mila euro. Oltre a questa tratta, Tirrenia-Cin si è già aggiudicata il collegamento Civitavecchia-Olbia, ma in accordo con Gnv e Grimaldi, senza oneri per lo Stato, mentre la Palermo-Cagliari-Napoli e la Cagliari-Arbatax-Civitavecchia (quest'ultima solo per sei mesi sino a marzo 2022), sono state affidate a Grimaldi.



VIII Forum dello Shipping

Il presidente della Liguria, Giovanni Toti: «Non dimentichiamo che sono soldi a debito. Rischiamo di trovarci con un Paese più moderno, ma in difficoltà a pagare il suo sviluppo»

«I fondi del Recovery Plan? Investiamo in produttività»

I PROTAGONISTI



Luigi Merlo



Stefano Messina



Mario Mattioli



Alessandro Santi



Nereo Marcucci



A. QU. Alessandro Albertini

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Sul fronte delle grandi opere e del Pnrr l'invito del governatore ligure Giovanni Toti è al realismo, perché pur tenendo conto della mole imponente di soldi pubblici che andrà a finanziare storiche incompiute e nuovi progetti a Genova e lungo le due Riviere, la scommessa per il territorio sta nell'investire sulla produttività.

«Tutti sanno - precisa Toti,



Il governatore Toti e il direttore del Secolo XIX Luca Ubaldeschi

«Il denaro messo sul nostro territorio darà competitività all'intero sistema»

rispondendo alle domande del direttore del Secolo XIX, Luca Ubaldeschi - che nessuna opera pensata oggi si potrà concludere nel 2025: per la nostra regione, il Pnrr pagherà opere in corso di realizzazione liberando risorse per progetti che faremo dopo quella data. È quel meccanismo che nella pubblica amministrazione si chiama lavatrice, cioè quando si utilizzano dei soldi che anticipano poste di bilancio con scadenza. Per questo ciò che viene definito Pnrr, nei fatti è Pnrr solo in parte», anche perché oltre al Recovery Plan, le fonti di finanziamento arrivano anche dal Fondo complementare, senza dimenticare che in Europa siamo all'alba di una nuova programmazione di fondi europei.

L'esempio più evidente della lavatrice, spiega il governatore ligure, è quello del Terzo Valico: l'opera è sì finanziata con il piano governativo, ma nei fatti sostituisce fondi che esistevano già. Con soldi più o meno freschi, molte grandi opere sono in partenza: la Diga che plausibilmente sarà cantierata per il 2023 (il governatore dal suo punto di vista fa capire di mettere in conto eventuali ricorsi al Tar) o i lavori per il Ribaltamento a mare della Fincantieri di Sestri che già oggi sono avviati.

L'elenco delle opere su cui si sono riversati i soldi pubblici non finisce più: «Terzo Valico, passante, Pontremolese, le nuove dighe, il raddoppio della stazione marittima, l'e-

lettrificazione delle banchine, i raddoppi sull'Aurelia a Levante e Ponente, il raddoppio della ferrovia tra Finale e Andora, l'accelerazione tecnologica sulle linee con Genova e Milano, il polo degli Erzelli...». Ma la sensazione diffusa al Forum di ieri era che il fiume di denaro del Pnrr sia difficilmente incanalabile in un'adeguata programmazione, e

che i pezzi del Piano faticano a essere messi assieme. Illuminante da questo punto di vista l'esempio portato da Lucia Tringali, direttore Programmazione dell'Autorità di sistema portuale di Genova, sul tema dell'elettrificazione delle banchine: ci sono i soldi, manca il piano regolatorio e tariffario.

Premesso che la program-

mazione è in capo al governo, quello che può fare il territorio - spiega Toti è «mettere in fila gli investimenti secondo coerenza. Questo significa che non dobbiamo dimenticare che stiamo usando soldi a debito: non possiamo semplicemente investire sull'import-export, è necessario trovare il modo per aumentare la produttività, investendo sulle risorse, sulla competitività delle persone, con programmi come il Gol (Garanzia occupabilità lavoratori, ndr) finanziato anch'esso dal Pnrr. Altrimenti avremo un Paese più moderno, ma con più debiti e più in difficoltà nel pagare lo sviluppo». Ciò a maggior ragione se si pensa che «i soldi spesi sul sistema della logistica della Liguria non sono spesi solo per questa regione ma per la competitività del sistema» dice Toti commentando le parole del presidente di Confindustria Carlo Bonomi, che proprio lunedì a Genova aveva parlato della centralità dello sviluppo del porto. —

Il numero uno del porto di Genova-Savona: «A volte servirebbe un po' di autoironia»

Ampliamento di Pra' verso Ponente Il gelo di Signorini

IL CASO/2

GENOVA

Uno dei punti del Position Paper annunciato nelle scorse settimane che Confindustria Genova intende presentare all'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona riguarda l'ampliamento a Ponente del terminal di Pra': lo aveva anticipato al Secolo XIX il presidente dell'associazione, Umberto Riso.

Un'ipotesi che, in attesa che venga messa nero su bianco su carta intestata confindustriale, non sembra però scaldare il cuore del presidente dell'Authority, Paolo Emilio Signorini: «Vi lascio con una domanda - ragiona il

numero uno del porto di Genova - da diversi anni nei porti italiani girano 10 milioni di merce, per tanti motivi non si sale né si scende. Un po' perché faticiamo, un po' perché ad eccezione del caso particolare di Trieste, nei fatti

Confindustria conta di presentare l'ipotesi in un Position Paper per Palazzo San Giorgio

siamo ancora porti regionali. Non facciamo altra capacità. Ora, quando si parla di raddoppi, e spesso i grandi operatori ne parlano, ci vuole anche un po' di autoironia: se siamo intorno ai 10 milioni, il rischio è che ci troviamo di fronte a un aumento di capa-

cià che non è additivo, ma sostitutivo. Ma noi non dobbiamo essere pretestuosi, e dobbiamo dare respiro a tutti...».

Stanco delle ingerenze? Di sentirsi dire cosa fare o non fare? «No - risponde Signorini - Nel mio primo giorno di lavoro qui all'Autorità portuale il capo di gabinetto mi mise in allerta. Mi disse: «Guarda, da qui in avanti, sarà una Via Crucis». Ma io penso che il concetto del «piove governo ladro» abbia una sua giustificazione, e accettare di ascoltare le ingerenze fa parte del mandato pubblico, impossibile pensare che questo non accada. Nel porto di Genova queste ingerenze sono ancor più all'ordine del giorno. A volte sono pretestuose, e a volte non lo sono...».

L'ipotesi del raddoppio a Ponente del terminal di Pra' non è nuova: il tema risale a più di 20 anni fa, e fu fortemente contrastato dagli abitanti della zona. I progetti ciclicamente si riaffacciano nel dibattito cittadino e portuale: nel corso degli anni, per ampliare lo scalo satellite di Genova, sono state prese in considerazione diverse opzioni, come un'estensione a Levante o un nuovo scalo traghetti. —



La sala dell'Acquario di Genova dove si è svolto il Forum. A sinistra: la prima tavola rotonda; a destra il panel del secondo dibattito

FOTOSERVIZIO PAMBIANCHI



verno di sporcarsi le mani» spiega il presidente Mario Mattioli, il Rina con l'Executive VP Marine Giosuè Vezzuto sprona il governo «a porre maggiore attenzione al settore», mentre Federagenti, con il presidente Alessandro Santi, insiste sulla necessità di creare «un gabinetto di guerra perché le sfide che ci attendono sono complicate».

Che qualcosa sia andato storto con la politica anche sul fronte dei fondi del Pnrr, è evidente dalle richieste degli armatori. Stefano Messina, numero uno di Assarmatori, spiega: «I soggetti beneficiari, e parliamo del "fondone", devono essere i traghetti passeggeri impiegati prevalentemente nel cabotaggio nazionale perché è quella la via per sostenere il settore». Tocca poi a Nereo Marcucci, il consigliere con delega alla logistica in ambito Cnel Confetra, l'analisi sul mercato: «Mi batto per un riequilibrio delle forze. Tutti i benefici non possono essere esportati nelle attività ancillari al trasporto marittimo: la concorrenza dev'essere fair». E sempre sul mercato Alessandro Albertini presidente di Anama racconta che «le tariffe per il trasporto aereo sono cresciute del 60-70% rispetto al 2019». —

SI.GAL.

Shipping, operatori in pressing sul ministro: “Manca la regia del governo, ora serve una guida pragmatica”

Un lettore del Secolo XIX al Forum dello shipping

Il cluster marittimo si compatta ed elenca le richieste a Giovannini. Merlo: “Abbiamo due ministri dell’Ambiente, nessuno ai Trasporti”

SIMONE GALLOTTI 15 DICEMBRE 2021

•
•
•

Genova – Quell’insofferenza prima solo sussurrata, poi un po’ più evidente, adesso è diventata esplicita. Manca una regia politica al settore e il maggiore indiziato è il ministro dei Trasporti, **Enrico Giovannini**.

Una mancanza che avvertono i presidenti dei porti (in modo più sottile), ma adesso insorgono gli operatori. **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica: «Il Pnrr sta prendendo una piega pericolosa. Rischiamo un’ubriacatura pesante in un Paese che già era privo di una pianificazione portuale. Anche perché al momento abbiamo due ministri dell’Ambiente e nessun ministro dei Trasporti». Il cluster per una volta si compatta nelle richieste al governo: «È l’intero settore che avrebbe bisogno di una guida solida e pragmatica e in questo momento ne sento la mancanza - spiega ancora Merlo - Per questo credo sia necessario per le imprese del settore logistico e portuale costituire un comitato di settore così da provare almeno a far sentire la propria voce».

L’allarme sulla mancanza di una politica dedicata all’economia del mare trova una sponda anche in Confitarma: «Dobbiamo mettere in campo la nostra compattezza per essere in grado di chiedere al governo di

sporcarsi le mani» spiega il presidente **Mario Mattioli**, il Rina con l'Executive VP Marine **Giosuè Vezzuto** sprona il governo «a porre maggiore attenzione al settore», mentre Federagenti, con il presidente **Alessandro Santi**, insiste sulla necessità di creare «un gabinetto di guerra perché le sfide che ci attendono sono complicate».

Che qualcosa sia andato storto con la politica anche sul fronte dei fondi del Pnrr, è evidente dalle richieste degli armatori. **Stefano Messina**, numero uno di Assarmatori, spiega: «I soggetti beneficiari, e parliamo del “fondone”, devono essere i traghetti passeggeri impiegati prevalentemente nel cabotaggio nazionale perché è quella la via per sostenere il settore». Tocca poi a **Nereo Marcucci**, il consigliere con delega alla logistica in ambito Cnel Confetra, l'analisi sul mercato: «Mi batto per un riequilibrio delle forze. Tutti i benefici non possono essere esportati nelle attività ancillari al trasporto marittimo: la concorrenza dev'essere *fair*». E sempre sul mercato **Alessandro Albertini** presidente di Anama racconta che «le tariffe per il trasporto aereo sono cresciute del 60-70% rispetto al 2019».

Authority in ordine sparso sul futuro della portualità nazionale

Tutti d'accordo solo sulla 'latitanza' di una guida politica forte per il settore, tanto più avvertita nell'imminenza di una decisione europea sulla tassazione delle AdSP



di Francesco Bottino

Mentre la scadenza della prossima primavera – quando il Tribunale dell'Unione Europea dovrà prendere una decisione in tema di tassazione delle Autorità di Sistema Portuale italiane – si avvicina inesorabile, nel Balpaese il cluster nazionale resta decisamente frammentato al suo interno e, soprattutto, privo di una salda guida politica.

A tirare le somme di una situazione che si conferma quantomai complicata, per la portualità tricolore, è Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica ma in passato vertice dell'authority di Genova.

Intervenuto nel corso del forum 'Dal Green Deal al PNRR: la logistica motore della ripresa' organizzato da Il Secolo XIX-TheMediTelegraph, al termine della prima tavola rotonda animata dai Presidenti (quelli attuali) di alcune delle principali AdSP italiane, il manager ligure non ha usato mezzi termini definendo il confronto tra i suoi ex colleghi "una Babele". "È ovviamente legittimo che ognuno abbia la sua posizione, ma quello che manca è una regia comune". E la colpa non è dei Presidente delle authority, che anzi si misurano con una

macchina organizzativa del tutto inadeguata rispetto alle sfide che il mercato globale della logistica pone loro davanti, ma della politica: “Oggi in Italia si ha l'impressione – ha infatti sottolineato Merlo, ancora una volta evitando giri di parole e andando dritto al punto – di avere due ministri dell'Ambiente, e nessun ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti”.

Il riferimento, evidente, è alla scarsa consapevolezza che il titolare del MIMS Enrico Giovannini pare avere di alcuni dei principali problemi che attanagliano la portualità nazionale: una carenza grave in senso assoluto, ma forse imperdonabile a pochi mesi di distanza da una decisione che – pur presa da Bruxelles (a poca distanza dagli scali del Northern Range, farebbero notare i fan della dietrologia) – potrebbe potenzialmente sconvolgere l'assetto dalla portualità tricolore.

Eventualità che forse non sarebbe negativa di per sé, poiché tutti i panelist della prima sessione del convegno genovese hanno concordato sul fatto che, così come declinato oggi, il modello di governance delle Autorità di Sistema Portuale, non sta funzionando.

Ma l'identità di vedute finisce qui, perché quando i moderatori del seminario – tra cui figura anche Gian Enzo Duci – hanno chiesto ai presenti di delineare quella che riterrebbero la migliore forma giuridica per le authority italiane, le diverse posizioni hanno assunto la forma di quella 'Babele' citata appunto da Merlo. Se infatti il Presidente di Assoportori Rodolfo Giampieri ha ricordato che “la maggiore autonomia finanziaria ed amministrativa di cui oggi gli enti avrebbero bisogno era già ben presente nella formulazione originaria della legge 84/94, la cui portata innovatrice è stata poi via via mortificata da oltre vent'anni di regolamenti e lacci burocratici sempre più vincolanti”, auspicando quindi un ritorno allo spirito originario di quell'intervento normativo, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale Pasqualino Monti ha adottato un approccio ben più radicale sostenendo la necessità di “una riforma complessiva della portualità”, perché così com'è strutturata oggi “la macchina non consente alle AdSP di assolvere alla loro mission, che va oltre la mera amministrazione dei beni demaniali”.

Ma è Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, a dire esplicitamente che “le authority dovrebbero trasformarsi in Spa, seppure a capitale esclusivamente pubblico”. D'altra parte, secondo il vertice dei porti di Genova e Savona, “non sarà un caso se le autorità portuali di tutti i principali scali marittimi del mondo, indipendentemente dalla presenza o meno di un controllo pubblico, hanno la forma di corporation. Solo questo tipo di realtà consente la necessaria flessibilità e incisività d'azione di cui oggi gli enti di governo dei nostri scali hanno bisogno”.

Anche il Presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Adriatico Settentrionale – nonché Commissario straordinario alla questione 'grandi navi a Venezia' – Fulvio Lino Di Blasio ha ammesso la necessità di un mutamento del modello organizzativo, pur sottolineando come “sia di fatto impossibile importare in Italia un modello proveniente dall'estero”, mentre il Presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva ha assunto nel contesto del forum genovese il ruolo di difensore della natura pubblica delle authority: “L'unico modo per capitalizzare queste ipotetiche authority Spa sarebbe con il demanio pubblico, cosa che tuttavia ritengo creerebbe non pochi problemi”. Piuttosto, secondo il numero uno dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, occorrerebbe “sfruttare le opportunità connesse con l'ordinamento speciale delle Autorità portuali, già previsto nella legge 84/94 ma mai davvero attuato, che di per se garantisce un grado di autonomia, anche finanziaria, ben maggiore di quello attuale”.

Posizione che guarda ad una 'rivitalizzazione' dello spirito originario della legge istitutiva delle AP, sostanzialmente in linea con quella espressa da Giampieri, e che solleva delle perplessità sui 'porti Spa' peraltro condivise dallo stesso Luigi Merlo, secondo cui "se si recupera una piena effettività dell'ordinamento speciale delle authority, non ci sarebbe bisogno di modificarne la natura giuridica".

Al caso contrario, invece, l'attuale modello andrebbe superato, "ma mettiamoci nell'ottica che, se trasformiamo le AdSP in corporation, ne resteranno solo 4 o 5, negli unici porti con entrate tali da tenere in piedi un 'vero' bilancio".

Ma il tema della forma giuridica delle AdSP non è stato l'unico su cui si sono divisi i relatori del convegno organizzato da Il Secolo XIX-The MediTelegraph: sempre in ambito portuale le posizioni espresse sono apparse decisamente distanti anche sul 'cold-ironing': Monti ha infatti definito l'elettificazione delle banchine "una tecnologia che nasce già superata da navi dotate di soluzioni di propulsione e generazione di energia sempre più green (dal GNL alle batterie fino, in un futuro neanche troppo lontano, all'idrogeno)" e quindi "un investimento che rischia di essere inutile". Al contrario Signorini, che su questo fronte sta già muovendo, ha risposto che "nell'ambito della transizione energetica la tecnologia evolve costantemente, e se si continua a spostare in avanti l'orizzonte si rischia poi di non realizzare niente. Quindi è meglio che i porti iniziano a fare qualcosa, che sia il cold-ironing o l'infrastruttura per la distribuzione del GNL, poi tocca alle autorità nazionali ed europee stabilire le priorità dal punto di vista politico".

Anche al tavolo degli operatori fatica a emergere una voce unica



Non è stata esente da contrapposizioni neanche la seconda tavola rotonda dell'evento genovese, che ha dato spazio agli operatori del settore marittimo e logistico e alle loro associazioni di categoria.

Ad aprire il giro di interventi è stato infatti Nereo Marcucci, ex Presidente di Confetra e oggi Consigliere con delega alla logistica in ambito CNEL, che ha subito rivolto l'attenzione al periodo di particolare salute finanziaria di cui stanno godendo gli armatori del settore container, i cui proventi vengono spesso reinvestiti in un processo di integrazione verticale della catena logistica che era già in corso da tempo ma che oggi appare sempre più spinto: "Ovviamente – ha premesso Marcucci – è una strategia più che legittima, e probabilmente in grado anche di apportare una maggiore efficienza al sistema nel suo complesso". Ma se i liner vogliono scendere a terra per competere con gli operatori terrestri sul loro terreno, "che almeno rinuncino all'applicazione dei benefici della Tonnage Tax anche ai servizi cosiddetti ancillari, situazione che oggi determina una competizione ad armi assolutamente impari".

Il Presidente di Confitarma Mario Mattioli ha però ricordato che, se è pur vero che alcune categorie di armatori oggi stanno realizzando profitti considerevoli, "non va dimenticato che l'intera categoria veniva da molti anni di perdite, dovute ad un mercato difficile e agli effetti della crisi del 2008 che nel nostro settore non sono mai stati del tutto superati". Inoltre, l'armatore campano ha anche ribadito come "l'istituzione del Registro Internazionale, e quindi della Tonnage Tax, nel 1998, abbia consentito alla bandiera italiana di tornare competitiva, di non soccombere alla concorrenza delle 'flags of convenience' e quindi di far crescere l'occupazione dei nostri marittimi".

Per il Presidente di AssAratori Stefano Messina non va poi dimenticato che "fare integrazione verticale vuol dire innanzitutto investire, e consolidare un settore il cui principale problema, come peraltro accade in molti comparti economici italiani, è costituito dal 'nanismo' industriale".

Per Messina, il problema su cui concentrare l'attenzione è, semmai, un altro: "Il cluster logistico deve convincere gli esportatori italiani di poter fornire un servizio di rilevanza strategica, e non di essere un ostacolo o un problema, come forse oggi troppo spesso viene percepito il trasporto che infatti le aziende connazionali cercano di evitare stipulando contratti di vendita quasi esclusivamente su base FOB (in cui appunto la scelta del vettore e la responsabilità del trasporto è in capo al compratore della merce, e non al venditore)".



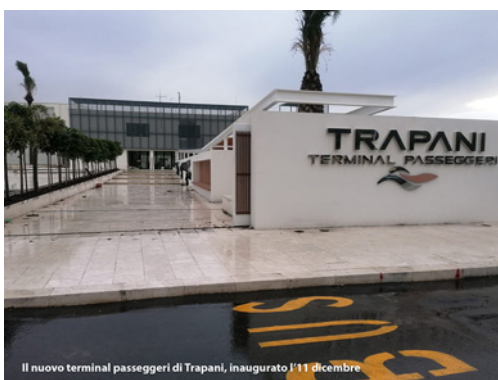
L'assetto non-economico è un limite. L'esperienza di Palermo

Monti: "Riformiamo i porti"

All'inaugurazione del terminal crociere di Trapani, il presidente dell'Adsp racconta lo iato tra indirizzo politico e apparato burocratico. Tempi infiniti per concludere le opere, con un'attività di marketing minima

Trapani. (Paolo Bosso). «È arrivato il momento di riformare giuridicamente i porti, il loro essere enti pubblici non-economici e inclusi nell'elenco ISTAT delle pubbliche amministrazioni è diventato un limite». Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, nel corso del convegno "Noi, il Mediterraneo", tenutosi a Trapani sabato scorso, dove sono stati presentati i progetti per il rilancio dello scalo siciliano, con temi che, però, sono di interesse nazionale. Alla fine dell'evento, non a caso, è stato inaugurato il nuovo terminal crociere di Trapani, scalo orientato ai collegamenti da e per l'Africa. Una struttura da 7 milioni di euro al

segue in ultima pagina



Il nuovo terminal passeggeri di Trapani, inaugurato l'11 dicembre

La nuova filiale del gruppo

Musso (Tarros) visita i locali di Med Egypt

Alessandria. Alberto Musso, presidente Adel Gruppo Tarros, ha visitato il nuovo headquarter egiziano della compagnia spezzina. Da aprile 2018, Med Egypt è l'agente locale ufficiale di Tarros in Egitto. La sede principale si trova ad Alessandria, con alcune filiali al Cairo e a Port Said. Grazie ai suoi 57 dipendenti, è in grado di offrire, oltre alle attività di shipping, un moderno deposito container e un'officina attrezzata per riparazioni di ogni tipologia di container. Inoltre, offre servizi logistici attraverso una nuova flotta di camion. Un lungo processo di sviluppo in grado di offrire anche in Egitto lo standard qualitativo

di Tarros.

Musso, durante la visita ai locali e al terminal container, si è detto «contento e fiero di aver visto cosa siamo riusciti a fare in Egitto assieme al nostro caro partner Hany H Rashid. Con l'impegno e la determinazione di entrambi le parti abbiamo creato una struttura efficiente e capace di affrontare con professionalità tutte le tematiche legate alla logistica dei container. Oggi Med Egypt è un punto di riferimento per i servizi offerti in Egitto ai nostri Clienti. Grazie Hany, e grazie a tutto il nostro staff».

Hany Abdel Rashid, amministratore delegato e direttore generale di Med Egypt, ha espresso apprezzamento per il lavoro di Musso, «per il suo continuo supporto alla rappresentanza egiziana del Gruppo Tarros», e «per i risultati raggiunti dal Team di Med Egypt e dal grande sviluppo nel mercato egiziano. È stata l'occasione per discutere nuove strategie e consolidare i rapporti fra la Holding italiana e Med Egypt».

Lavori al via nel 2022

Dalla Banca Ue altri 300 milioni per diga Genova

Bruxelles. Trecento milioni di euro all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per contribuire a finanziare il più grande intervento di rinnovamento dell'area portuale ligure degli ultimi 25 anni. Arriveranno dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) che attiva un prestito quadro nato nell'ambito di un progetto nato prima del crollo del Ponte Morandi, reso ancor più necessario e urgente dopo l'evento del 2018 che ha interessato molteplici entità pubbliche del territorio a voler intraprendere un ambizioso programma di investimenti volto al miglioramento dell'accesso alle aree portuali e aeroportuali liguri. Il prestito BEI servirà a finanziare, tra gli altri, la nuova diga foranea di Genova per la quale il governo ha stanziato un importo complessivo di 600 milioni di euro (500 milioni del Fondo complementare al PNRR; e 100 milioni del Fondo Infrastrutture Portuali). L'opera consentirà di ridurre i rischi di inondazioni causate dai cambiamenti climatici e permetterà alle moderne navi cargo di accedere agevolmente al sito portuale, ed eseguire manovre di carico e scarico merci in maniera sicura e sostenibile. Ciò renderà il porto di Genova particolarmente accessibile, e rappresenterà un punto di forza strategico per lo sviluppo di quest'ultimo in termini capacitivi e produttivi. In aggiunta, si adatterà la rete ferroviaria circostante al Fuori Muro con binari da 750 metri per favorire il transito merci e ridurre il

segue in ultima pagina

Indennizzi gennaio-luglio

Imprese portuali, arrivano i ristori

Roma. Le imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali, nonché le imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, possono presentare richiesta di ristori. Lo rende noto il ministero delle Infrastrutture, annunciando così il decreto, firmato dal titolare Enrico Giovannini, che consente agli operatori di accedere al fondo per l'indennizzo alle imprese in conseguenza della riduzione dei volumi di traffico, e quindi degli introiti. Il periodo di riferimento per la richiesta dei ristori va dal primo gennaio al 31 luglio di quest'anno, e fa riferimento ai corrispondenti mesi dell'anno 2019.

Sono interessate le imprese titolari di concessioni demaniali che svolgono attività direttamente connesse ai traffici portuali. La domanda deve essere presentata entro sette giorni dalla data di pubblicazione del decreto.

Naviris e Navantia voglio costruire la difesa navale Ue

Trieste. Fincantieri, Naval Group, con la loro joint-venture Naviris, e Navantia, rafforzano la collaborazione per il Modular Multirole Patrol Corvette (MMPC), il programma per la difesa navale europea, avendo presentato il 9 dicembre una proposta relativa al bando MMPC del Fondo Europeo per la Difesa. Lo rende noto il consorzio. La valutazione comune delle società è che l'Unione europea si trova sempre più di fronte a molti tipi di minacce (aumento delle tensioni tra grandi potenze, problemi di immigrazione illegale, terrorismo, per esempio). Durante il 2021 sono aumentate le richieste ai paesi europei di assumersi

la responsabilità della propria sicurezza sia all'interno della NATO che come parte della politica europea di sicurezza e difesa comune. Diversi Stati membri hanno ripetutamente sottolineato la necessità di sviluppare capacità militari comuni. In questo contesto il programma portato avanti da Fincantieri, Naval Group e Navantia va a supporto dell'Unione europea nell'affrontare queste sfide.

Le società ritengono che questo sia il momento giusto per avviare la prima difensiva navale comune in Europa. Questo programma strategico esiste già, cioè l'European Patrol Corvette (EPC), la più importante iniziativa navale all'interno della Permanent Structured Cooperation (PESCO). L'obiettivo della proposta del 9 dicembre è massimizzare le sinergie e la collaborazione tra le industrie cantieristiche europee, sviluppando insieme una nuova EPC.

Parteciperebbero in tutto 10 Stati, di cui 4 (Italia, Francia, Spagna e Grecia) nel progetto PESCO della

segue in ultima pagina

DALLA PRIMA PAGINA

Riformiamo i porti

cui tagli del nastro c'erano Monti, il sottosegretario di Stato al ministero delle Infrastrutture, Giancarlo Cancellieri, il sindaco di Trapani, Giacomo Tranchida.

Quali sono i limiti dell'amministrazione portuale di cui ha parlato Monti? «Il suo indirizzo politico che si scontra con l'apparato burocratico», continua Monti. «La questione non è quella del burocrate maligno ma dell'inadeguatezza del sistema. C'è un tempo infinito tra l'impegno di spesa e la spesa reale. Faccio due esempi. Sono commissario per due opere, alle attività urbanistiche e alla realizzazione di un nuovo bacino di carenaggio. Nel primo caso, i 35 milioni di spesa sono stati recentemente defianziati dopo sette mesi di progetti, e ora bisogna ricominciare da capo. Poi, il finanziamento del bacino è di 15 anni, non so se ci rendiamo conto. E non posso neanche fare un mutuo per anticipare a quattro anni le risorse economiche per realizzarlo, perché si tratta di demanio pubblico che non può quindi essere messo a garanzia di un prestito».

Il codice degli appalti, la giungla dei finanziamenti, le analisi ambientali e le polemiche periodiche su qualsiasi dragaggio, in qualsiasi porto commerciale. Tutti i presidenti hanno in comune queste vicissitudini. «C'è un tetto sul marketing che il ministero dell'Economia pone

orizzontalmente - continua Monti - perché siamo un ente non economico e non possiamo muoverci come se non lo fossimo. Ma di fatto siamo anche un ente economico, perché dobbiamo promuovere nel mondo la stazione marittima che verrà inaugurata oggi a Trapani, per dirne una. Con questi mezzi è impossibile». «Il contesto - conclude Monti - è quello di presidenti di porti che non sanno come muoversi. Checché ne dica la legge 84/94, non siamo autonomi né amministrativamente né finanziariamente. È arrivato il momento di riformare giuridicamente i porti».

300 milioni per Genova

traffico stradale generato dai camion in arrivo. Il finanziamento della BEI permetterà il ripristino di banchine esistenti e lo sviluppo di collegamenti elettrici nave-terra, il cosiddetto 'cold ironing', che consentirà alle navi ormeggiate di alimentarsi con la corrente da terra riducendo le emissioni di carburante.

L'inizio dei lavori è previsto nel corso del 2022 con termine entro il quarto trimestre del 2026 per la Diga Foranea e il 2024 per i restanti interventi. Con questa operazione, il supporto BEI ai Porti Italiani supera il volume complessivo di 1 miliardo di euro. La BEI si conferma quindi come il principale finanziatore delle Autorità Portuali Italiane, supportando così un settore strategico per la connettività

e lo sviluppo economico italiano ed europeo. Un settore che avrà, inoltre, un ruolo chiave nella lotta ai cambiamenti climatici e sarà in linea con le priorità della nuova politica dei prestiti per i trasporti (transport lending policy) BEI.

Naviris e Navantina

EPC e 6 nel co-finanziamento (Italia, Francia, Spagna, Grecia, Danimarca e Norvegia). A queste si aggiungono tre industrie cantieristiche europee (Fincantieri, Naval Group e Navantia) coordinate da Naviris e 40 aziende per sistemi e componenti navali.

EPC mira ad essere sviluppata in tempi molto brevi, partendo dagli studi di definizione della configurazione fino ad arrivare alla progettazione iniziale. Le unità militari sono quelle generalmente prodotte negli ultimi anni, ovvero unità flessibili, non dedicate esclusivamente a una sola attività, occupandosi quindi tanto di offesa che di difesa, quanto di supporto logistico che di approvvigionamento locale.

Fincantieri ha acquisito una quota di partecipazione di DIDO (Decision Intelligence for in-Depth Optimization), startup italiana specializzata nello sviluppo di algoritmi di intelligenza artificiale e machine learning, sulla base di competenze sviluppate da un gruppo di professori del Politecnico di Milano. Grazie all'operazione, entro l'anno prossimo Fincantieri si doterà di una piattaforma digitale di decision intelligence, prima nel suo genere in Italia, capace di aiutare i processi industriali, per esempio,

nella costruzione navale, nell'analisi della gran mole dei dati provenienti dalla sensoristica, nella simulazione di scenari. Nel 2023 la piattaforma dovrebbe essere pronta per essere piazzata sul mercato, rivolgendosi sia al mondo dell'industria che a quello delle infrastrutture.

Wan Min nuovo presidente di Cosco Shipping Holdings

Il consiglio di amministrazione di C.S.H. Co. ha assegnato l'incarico di presidente del gruppo al cinquantatreenne Wan Min, in sostituzione del sessantatreenne Xu Lirong. Il nuovo presidente è segretario del partito della Cina C.S.C., società pubblica cinese che direttamente e indirettamente detiene il 46,22% del capitale della Cosco Shipping Holdings Co. Wan Min è anche direttore esecutivo della Orient Overseas (International) Ltd. (OOIL), che detiene l'intero capitale della compagnia OOCL.

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO

www.informazionimarittime.com
info@informazionimarittime.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Luciano Bosso

In redazione **Paolo Bosso**

Pubblicazione: Informazioni Marittime srl
Autorizzazione Tribunale di Napoli
N. 2380 del 12 febbraio 1973

PUBBLICITA' A MODULO:
35 Euro + IVA 22%
ABBONAMENTO ANNUO: 100 Euro



GRIMALDI LINES

La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO

125
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:
+39 081 496 777 • cargo@grimaldi.napoli.it • <http://cargo.grimaldi-lines.com>

Map locations: Venezia, Ravenna, Ancona, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Bari, Brindisi, Igoumenitsa, Corfu, Patraso, Palermo, Catania, Malta, Tunisi, Tangeri, Barcellona, Sagunto, Valencia, Porto Torres, Olbia, Cagliari, Genova, Savona, Ravenna, Venezia.