

LE NOTIZIE  
SU INTERNET

Le notizie complete sul sito  
www.shippingonline.it

CRISI IN COREA  
HYUNDAI, CONTRATTI  
IN FLESSIONE DEL 25%

NEL MESE di ottobre il principale cantiere mondiale, Hyundai Heavy Industries, ha registrato una flessione complessiva degli ordini del 25%, per un valore sceso dai 22,9 miliardi di dollari di un anno fa a 17,3 miliardi. Nelle sole costruzioni navali la flessione è stata del 48%.

ARMATORI  
GRIMALDI RIPRENDE  
IL SERVIZIO SU TUNISI

IL GRUPPO Grimaldi di Napoli riprende questa settimana il servizio per la Tunisia, sospeso nel 2011 a causa dei continui ritardi nelle operazioni di allora a favore della compagnia. La rotazione del servizio toccava tre volte la settimana i porti di Genova, Livorno, Palermo e Tunisi



OTTOBRE -27%  
CANTIERI GIAPPONESI  
ORDINI IN PICCHIATA

NEL MESE di ottobre il portafoglio ordini dei cantieri giapponesi ha registrato una flessione del 27%. Al 31 di ottobre i cantieri aderenti alla Japan Ship Exporters' Association avevano ordini per 27.931.784 gt, a fronte di 38.280.716 gt dello stesso mese di un anno fa.

L'AUTORITÀ VENETA VINCE IL PRIMO ROUND. COSTA: «MI HANNO FATTO IL PROCESSO, MA VA BENE COSÌ»

# Venezia, Assoportiti dice sì ai 100 milioni

Soluzione diplomatica dell'associazione: «Usate quei soldi solo per la diga». Ma il caso resta aperto

ALBERTO QUARATI

ROMA. «Mi hanno fatto il processo, cosa che non mi pare sia mai successa per nessun altro. Ma va bene così, alla fine è stato un dibattito interessante. Tre ore... Però mica abbiamo parlato solo di questo, eh?». Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, esce dalla riunione di Assoportiti con risultato pieno. Nessuno toccherà i 100 milioni destinati dalla legge di Stabilità al suo porto offshore, perché il «Consiglio direttivo - dicono da Assoportiti - ha preso atto che il finanziamento è finalizzato, nell'ambito della realizzazione del Mose, a un intervento strettamente di mitigazione».

Insomma, quei soldi servono per fare la diga (costo complessivo circa 450 milioni) dietro alla quale sorgerà il porto petroli, che sulla base della legge 798 del 1984 deve essere trasferito fuori dalla Laguna. Tutto questo è inserito sempre per legge all'interno appunto del progetto Mose, cioè il sistema che servirà a evitare le inondazioni di Venezia, per il quale nella legge di Stabilità era già rubricato un finanziamento da un miliardo di euro in quattro anni.

Giovedì scorso Luigi Merlo, presidente di Assoportiti e dell'Autorità di Genova, aveva minacciato dimissioni nel caso in cui i 100 milioni fossero rimasti dentro la Finanziaria. Nello stesso giorno a Genova c'era Comitato portuale, e su richiesta del sindaco Marco Doria il parlamentino di Palazzo San Giorgio (che rappresenta tutte le istituzioni locali) aveva preso posizione compatto a fianco di Merlo - meno la Fit Cisl. Da lì era scoppiata una guerra istituzionale Genova-Venezia, con discesa in campo di pesi massimi come il governatore veneto Zaia e il ministro Cini, che ieri è stata sedata in questo modo: vincolando la parte container del terminal offshore a un esame all'interno «di un quadro di disegno strategico complessivo del sistema logistico portuale» che sarà condotto su tutti i progetti di piattaforme container ancora da costruire in Italia.

Chi dovrà decidere questa pianificazione potrebbe essere il prossimo governo, oppure la stessa Assoportiti nel



Il rendering del porto d'altura (il cosiddetto "porto offshore") progettato a Venezia

PORT AUTHORITY

## L'ARMATORE CONTRARIO ALL'INFRASTRUTTURA APONTE: «IL PORTO D'ALTURA? SOLDI BUTTATI DALLA FINESTRA»

### IL CASO

LA SPEZIA. «Il progetto offshore di Venezia è una assurdità, i soldi stanziati sono buttati dalla finestra». Gianluigi Aponte, presidente del gruppo Msc, secondo armatore mondiale di portacontainer, non ha dubbi: «I porti italiani - ha detto ieri, a margine della sua visita al porto della Spezia - sono sufficienti per coprire tutti i traffici. Trieste, ad esempio, ha una grandissima capacità sia come porto sia per i collegamenti ferroviari. I cento milioni destinati al porto offshore di Venezia mi sembrano davvero soldi buttati dalla finestra - ha aggiunto l'armatore - Credo che il governo, prima di spenderli, ci debba pensare due volte. Sarebbe meglio potenziare gli scali esistenti».

Proprio ieri, l'armatore ha presentato alla Spezia un investimento di 200 milioni di euro insieme ad un altro terminalista privato, Conship, per potenziare le banchine del porto in vista di un aumento di container da 1,1 milioni di teu a 1,8 milioni. «Il porto della Spezia è uno degli scali più interessanti per il nord Italia, perché si trova in una zona baricentrica che non costringe perciò a scalare anche i porti vicini come Livorno e Genova». Aponte ha sottolineato come «sia molto difficile, ad esempio, manovrare le grandi navi nel porto di Livorno. La Spezia, poi, è in grado di servire bene Piemonte, Lombardia, Veneto e Toscana. Comunque Msc continuerà a scalare anche Livorno e Genova». Per quanto riguarda le crociere, invece, «se si farà il nuovo terminallo prenderemo in con-



Gianluigi Aponte

siderazione perché La Spezia ha una posizione ottima rispetto al bacino turistico che comprende, alle sue spalle, Firenze e Pisa».

All'armatore sorrentino ha risposto, poco dopo, il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa: «Prendo atto - ha detto l'ex ministro - che gli interessi, peraltro legittimamente coltivati dal signor Aponte e dalla sua Msc, verrebbero disturbati da un progetto come quello dell'offshore di Venezia. E immaginare il motivo non è difficile. Il porto d'altura infatti renderebbe l'Alto Adriatico molto più competitivo - ha sottolineato - e attirerebbe nuove compagnie concorrenti che oggi lo strapotere dell'oligopolio che spadroneggia sui mari europei e sulle rotte tra l'Europa e l'Estremo Oriente tiene lontane».

caso in cui i 24 presidenti delle Authority italiane riuscissero a raggiungere un accordo.

C'è una tregua, ma è difficile pensare che questa storia possa finire a tarallucci e vino. «Ci sono punti di vista diversi - commenta Costa - C'è chi dice che sono sufficienti i terminal esistenti, io invece mi pongo la domanda su come attirare le navi più grandi, per le quali a oggi non c'è in Italia una struttura realmente attrezzata». In Liguria però ci sono due progetti in fase di realizzazione per far arrivare proprio le mega-navi (Bettolo e Vado Ligure), mentre oltre a Venezia ci sono anche altri porti che coltivano le loro ambizioni per realizzare terminal di ultima generazione. Tanti interessi che si accavallano. Inoltre va ricordato che le dimissioni di Galliano Di Marco, presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, sono ancora sul tavolo, proprio in polemica con Costa.

Ieri al direttivo di Assoportiti si è tornati anche sul capitolo spending-review, dopo che il Consiglio di Stato ha sostanzialmente confermato la sentenza del Tar del Lazio che inseriva le Authority portuali come enti pubblici non economici a tutti gli effetti, quindi senza la possibilità di aumentare gli stipendi dei dipendenti per i prossimi tre anni. Sentenza che da giovedì scorso una circolare firmata Cosimo Caliendo, direttore generale per i porti al ministero delle Infrastrutture, invita l'Authority a far rispettare. «Decisione frettolosa» dice Merlo, perché il problema rimane: il contratto delle Authority è quello dei porti, quindi a questo sono legati anche i contratti dei dipendenti dei terminalisti privati. Se per i prossimi tre anni non si possono alzare gli stipendi nelle autorità portuali, non si possono nemmeno alzare quelli dei privati. Assoportiti - spiega Merlo - adesso tenta la strada di un ricorso ad adiuvandum, sempre al Tar del Lazio, che contesta l'inserimento delle Authority nelle tabelle dell'Istat tramite le quali viene determinato il conto economico consolidato della pubblica amministrazione italiana.

quarati@ilsecoloxix.it

L'INDISCREZIONE

## Pirelli, più vicina l'intesa con i fondi di private equity

MILANO. È atteso nei prossimi giorni un accordo ai piani alti del gruppo Pirelli con l'ingresso di fondi di private equity e in vista di una riorganizzazione complessiva, che prevede una partnership con i fondi stessi. Lo hanno riferito

Ieri fonti vicine alla vicenda spiegavano alla Reuters che «mancano gli ultimi dettagli e la definizione di un'intesa su un ingresso di Investindustrial e Clessidra, che investirebbero circa 40 milioni di euro, in una holding a monte del gruppo». In un primo tempo si era ipotizzata la creazione di una newco, a monte di Gpi, il cui controllo sarebbe stato condiviso tra la Mtp Sapa al 70% circa e i fondi per la partecipazione rimanente.

Un'ipotesi che circolava ancora ieri pomeriggio. L'operazione, secondo quanto risulta al Secolo XIX, sarebbe in realtà tramontata. Le parti avrebbero optato infatti per una partnership, il cui fine resterebbe la semplificazione societaria. «Alcuni dettagli sono ancora in discussione. La chiusura è imminente, è questione di giorni, entro la settimana», ha riferito una fonte vicina alla vicenda, sui tempi di un'intesa. «Siamo molto vicini», ha detto una seconda fonte.

Gli advisor - al lavoro ci sono gli studi legali Lombardi, Pavese e Croffe e le banche d'affari Lazard, Mediobanca e Rothschild - stavano procedendo velocemente nella messa a punto delle technicality tanto da scommettere su una chiusura entro ieri ma ancora evidentemente la soluzione non è stata trovata.

La Borsa intanto tiene i suoi riflettori puntati su Camfin, che ha guadagnato a fine seduta il 4,33% a 0,48 euro.



Tronchetti Provera

SPENDING REVIEW  
Stipendi previsto un nuovo ricorso al Tar



fondazione CARIGE

**SALONE DELLE IDENTITÀ TERRITORIALI**

Genova 23.24.25  
Novembre 2012

Fiera di Genova . Padiglione B  
venerdì e sabato ore 10-22 . domenica ore 10-20  
INGRESSO GRATUITO

segui su [f](#) [saloneidentitaterritoriali](#) [t](#) [ST\\_Genova](#) [g+](#) [p](#) [itgenova](#)

[www.saloneidentitaterritoriali.it](http://www.saloneidentitaterritoriali.it)

