

economia & marittimo

L'AUTORITÀ DI SISTEMA: «NUOVI FONDALI PREVISTI NEL 2019, MA POSSIAMO ACCELERARE». REBUS LNG

Msc chiede dragaggi e gas per le mega-navi

La compagnia pronta a portare unità da 200 mila tonnellate: in pista Genova, Livorno e La Spezia

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. È arrivata ieri mattina per la prima volta nel porto di Genova - proveniente da Marsiglia e diretta a Napoli - la "Msc Meraviglia", la nave passeggeri più grande mai transitata sotto la Lanterna (oltre 171 mila tonnellate di stazza lorda, più di 5.700 passeggeri). Si tratta del secondo record di questo tipo in meno di due mesi, e questo dà la dimensione di come il fenomeno del gigantismo navale sia arrivato in tutta la sua concretezza anche nell'ambito del trasporto passeggeri, con un aumento di scala destinato ancora ad aumentare nel futuro.

Come nel settore commerciale, anche qui gli armatori chiedono investimenti ai porti, e ieri l'amministratore delegato di Msc Crociere, Gianni Onorato, ha manifestato il desiderio di portare a Genova le navi appena ordinate presso i cantieri di Saint-Nazaire, le nuove unità della classe "World" da 200 mila tonnellate (due navi più due in opzione con consegna dal 2022 al 2026 per un valore di 4,5 miliardi di dollari). Questo conferma che per Msc Genova è il porto di riferimento per l'Italia, ma è anche una sfida: le World infatti pescano 9,40 metri e saranno alimenta-



La Msc Meraviglia fotografata ieri nel porto di Genova: è la più grande nave da crociera mai arrivata in città

GENTILE

te a gas. Nei fatti Onorato chiede all'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona di fare presto sui dragaggi, previsti dal piano delle opere nel 2019, e individuare una soluzione per lo stoccaggio e la distribuzione del gas naturale liquefatto in porto: «È vero che la prima World sarà pronta nel 2022 - ragiona Onorato - ma le crociere vanno vendute con due anni di anticipo, e questo significa che i cataloghi li cominciamo a scrivere dalla fine del prossimo anno». Per scrivere Genova

nella casella giusta (in ballo ci sono Livorno e La Spezia, che i fondali li hanno già) Msc vorrebbe avere la certezza che entro quella data le draghe siano già passate intorno alla Stazione marittima, di cui tra l'altro il gruppo italo-svizzero è azionista di maggioranza.

Più difficile la questione del gas, perché in Italia non esiste ancora una normativa sulle procedure di rifornimento e non è ancora stato individuato a livello nazionale dove saranno realizzate le stazioni di ri-

fornimento, benché in numerosi porti, Genova compresa, la questione è allo studio.

«Il dragaggio dei fondali per

OBIETTIVI

Massa: «Nel 2017 porteremo a Genova 885.000 crocieristi»

consentire l'ingresso alle nuove navi di Msc è già previsto nel Piano operativo triennale per il 2019. Valuteremo i tempi, ma siamo pronti ad accelerare» dice Marco Sanguineri, il segretario generale dell'Authority - Per quanto riguarda i distributori di Lng avevamo già effettuato studi approfonditi in occasione della stesura del Piano regolatore del porto di Genova, e avevamo individuato una serie di siti alternativi per la collocazione, ora si tratta di focalizzare la scelta».

Il non plus ultra per Msc sarebbero fondali oltre i 10 metri, operazione che si potrebbe realizzare velocemente con il conferimento dei materiali nel canale di calma a fianco dell'Aeroporto, secondo il piano dell'ex presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo - ora responsabile per Msc dei rapporti istituzionali per l'Italia. Già nel 2009 - quando tra l'altro Merlo era all'inizio del primo mandato - fu sempre Msc a sollecitare i dragaggi a Genova (i fondali a Levante di Ponte dei Mille erano impraticabili). Alcune settimane fa una nave della compagnia Princess ha dirottato una toccata da Genova a Santa Margherita dopo aver raschiato sul fondo, proprio al Mille: l'Adsp ha avviato delle procedure di spianamento dei fondali (fino a nove metri) che hanno permesso l'arrivo della "Meraviglia", ma è evidente che per far arrivare le navi della prossima generazione, indipendentemente dalla compagnia, è necessario un fondale di almeno 10 metri, per il quale serve un dragaggio vero e proprio.

«Quest'anno - dice Leonardo Massa, responsabile Italia per Msc Crociere - contiamo di portare a Genova 885 mila crocieristi con 178 scali, di cui 30 con la "Meraviglia". A partire dal 2019 arriverà in porto anche la gemella, "Bellissima".

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

I CONFEDERALI SCENDONO IN CAMPO A POCHI MESI DAL RINNOVO DEL CONTRATTO

Marittimi, i sindacati: «Fermate la battaglia»

Appello a Grimaldi e Onorato: «Stop ai toni da tifoseria, oggi i protezionismi non servono»

GENOVA. A pochi mesi dalla scadenza del contratto nazionale di categoria, i sindacati confederali dei marittimi sono entrati con una lettera aperta nella "guerra dei mari" tra l'armatore Manuel Grimaldi (presidente in uscita dell'associazione di categoria, la Confitarma) e il numero uno di Tirrenia-Moby, Vincenzo Onorato, con quest'ultimo che mette nel mirino sia il collega - accusandolo di abusare della manodopera di marittimi extracomunitari a buon mercato - sia gli stessi sindacati, che indipendentemente dalla nazionalità del marittimo imbarcato «beneficiano di un versamento di 190 euro».

Le segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti chiedono agli armatori di abbandonare i toni «da tifoseria» e a Onorato rispondono che per avere accesso ai benefici fiscali della tonnage tax (che permette agli armatori in Registro internazionale di pagare un vantaggio forfait sul reddito a fronte del normale regime previsto per le imprese italiane) bisogna certamente rivedere al rialzo il nu-

italiani-comunitari a bordo delle navi, perché già all'uscita della legge sul Registro «non lo ritenevamo sufficiente, così come non lo riteniamo sufficiente nemmeno oggi». Ma per mantenere competitiva la bandiera, occorre una riforma strutturale del settore, «senza protezionismi» rivedendo i corsi di formazione che devono essere coerenti con la domanda del mercato, mettendo a carico degli armatori l'aggiornamento professionale, realizzando un sistema di collocamento centralizzato e informatizzato superando il sistema delle chiamate presso le Capitanerie, «impegnando quest'ultime a tenere aggiornati i documenti che certificano chi è a bordo delle navi e chi fa che cosa». La sede della discussione, per i sindacati, è al ministero dei Trasporti.

«Sono mesi - ha risposto a stretto giro Onorato in una nuova lettera - che combatto una battaglia per l'occupazione degli italiani. La generosità da parte dello Stato nei confronti degli armatori in base alla legge sul Registro interna-



La crisi del greggio

Il petrolio non basta più: l'Arabia Saudita introduce tasse su sigarette e bevande

RYAD. Sono raddoppiati, in Arabia Saudita, i prezzi delle sigarette e delle bevande energetiche, mentre quelli delle bibite gassate sono aumentati del 50%: per compensare il calo dei ricavi petroliferi, il primo paese esportatore al mondo di greggio ha introdotto le sue prime tasse sui beni di consumo. Finora, gli abitanti non pagavano tasse. Ma il calo del prezzo del barile ha portato il paese ad un deficit record di 87,5 miliardi di euro nel 2015. Il governo è stato costretto così a correre ai riparti, introducendo inedite tasse.

dovuta all'impegno di imbarcare marittimi italiani. Con gli anni, anche con specifici accordi sindacali, gli armatori hanno disatteso quest'impegno imbarcando al posto degli italiani, lavoratori extracomunitari a stipendi da fame. Il risultato è disoccupazione per la nostra gente con la beffa che gli armatori continuano a non pagare le tasse».

Onorato nella lettera pone inoltre l'accento sulla prossima legge europea oggi alla Commissione della Camera con la quale l'Italia estenderà le agevolazioni fiscali del Registro internazionale anche alle compagnie che iscrivono le navi in altre bandiere dell'Unione europea: «Cosa vuol dire? Che gli armatori italiani cambieranno bandiera, passando dall'italiana a un'altra europea, conservando l'esenzione fiscale italiana e gli sgravi fiscali e contributivi per i marittimi. Liberi dalla bandiera italiana, potranno sbarcare quei pochi marittimi italiani che hanno ancora imbarcati e godere dell'immunità fiscale del nostro Paese».

A. GUA.