

CON IL REGOLAMENTO SULL'EQUO ACCESSO ALLE BANCHINE. NEL MIRINO TASSE E RIMORCHIATORI

«Autoproduzione, faccia chiarezza l'Art»

Per Assarmatori l'Authority può dirimere il tema del lavoro dei marittimi nei porti

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Entro fine maggio l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) conta di formalizzare alcune misure per "garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali". Nei fatti, si tratterebbe della cosa più vicina a un regolamento per le concessioni portuali, previsto dalla legge di settore del 1994 ma nei fatti mai realizzato da alcun governo.

Nel quadro di un'Analisi di impatto della regolamentazione, l'Art ha indetto tra la fine dello scorso anno e i primi di febbraio una consultazione pubblica, invitando i soggetti interessati a inviare le proprie considerazioni su una bozza del provvedimento in cantiere.

All'Art sono pervenute numerose osservazioni: da Assiterminal (che in pratica spedisce la bozza al mittente, sottolineando come i terminal non siano servizi di interesse generale), ma anche da Enel e Assocostieri che invitano a tenere maggior conto delle infrastrutture energetiche. Mancano i big Assoport e Confitarma, mentre risulta articolato il documento di Assarmatori, l'associazione delle compagnie di navigazione uscite da Confitarma e riunite sotto il cappello di Confcommercio. Per l'associazione guidata da



Un lavoratore portuale a bordo di una nave per le operazioni di scarico

PAMBIANCHI

Stefano Messina, il regolamento dell'Art potrebbe essere integrato in modo tale da affrontare alcuni temi da tempo discussi tra gli armatori: tariffe dei servizi tecnico-nautici, tasse portuali e autoproduzione.

Su quest'ultimo punto, Assarmatori sollecita l'Art «affinché (...) voglia indicare nel provvedimento i criteri oggettivi in forza dei quali le Autorità di sistema portuale debbano rilasciare o meno la cosiddetta autorizzazione in auto-

produzione relativamente alle attività di rizzaggio e derizzaggio a bordo». Una disciplina - spiega il documento di Assarmatori - che oggi «conosce diverse interpretazioni e prassi nei diversi porti italiani. Dovrebbe invece «essere libera scelta delle compagnie armatoriali» l'utilizzo del «personale di bordo per effettuare operazioni portuali ove ciò fosse reso possibile dalle regole di sicurezza marittima. Siamo consapevoli delle possibili ricadute sul lavoro por-

tuale, ma allo stesso tempo crediamo che il diritto all'auto-produzione non possa essere né inciso, né escluso. Infine, l'incertezza dovuta a diverse prassi amministrative è foriera di evidenti distorsioni nel mercato dei trasporti marittimi, per cui si richiede un puntuale intervento in tale senso nel provvedimento in questione».

Riguardo ai servizi tecnico-nautici («con particolare riferimento al rimorchio») «sono quasi due anni che le Capita-

nerie attendono chiarimenti ministeriali dopo l'entrata in vigore del Codice dei Contratti pubblici (che aveva spinto il ministero dei Trasporti a chiedere alle Capitanerie di sospendere l'iter di selezione del concessionario del servizio di rimorchio nei riospettivi porti in cui la relativa concessione fosse scaduta o in procinto di scadere). Morale, oggi i servizi sono prorogati «senza alcuna selezione oggettiva e trasparente». Il provvedimento potrebbe garantire «una maggiore trasparenza dei dati offerti dai concessionari sulla base dei quali si formano le tariffe dei servizi tecnico-nautici».

Ugualmente, Assarmatori propone anche una revisione dei criteri con cui le Adsp determinano i corrispettivi per l'uso delle infrastrutture portuali, avanzando l'ipotesi che questi siano determinati in base a servizi realmente richiesti dall'armatore, e non sulla base di costi avanzati dall'ente pubblico sulla base di una natura impositiva «superata dal regolamento Ue 352/2017». «Costi impropri - concludono da Assarmatori - che vanno a incidere sul costo del trasporto, disincentivando la destinazione o addirittura riducendo i traffici con evidenti ricadute sulle entrate erariali».

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

SINDACATO

Fit-Cisl Liguria Traverso alla guida dei portuali

GENOVA. Davide Traverso sarà il nuovo responsabile regionale marittimi e porti della Fit Cisl. Già responsabile dei servizi portuali Fit-Cisl Liguria e delegato sindacale per la sicurezza nel porto di Genova, Traverso prende la delega sui porti liguri da Ettore Torzetti, responsabile nazionale portualità, e quella dei marittimi da Mauro Scognamiglio, segretario generale della Fit Cisl. Socio della Compagnia Unica, Traverso è anche presidente dell'Associazione Club Genovani (Agc).

DATI 2017 SU 2016

Taranto, crolla il traffico dello scalo: -12%

TARANTO. Debacle nel 2017 per il porto di Taranto. Lo dicono i dati complessivi dell'Autorità portuale di sistema del Mar Jonio. Il calo del traffico generale, rispetto al 2016, è del 12,2%: da 24,668 milioni di tonnellate del 2016 a 21,648 milioni nel 2017. Arretrano tutti i comparti rilevanti ad eccezione del traffico passeggeri. Pesante il dato relativo al traffico ro-ro su cui lo scalo aveva puntato: -90,1%. Calano le navi che hanno toccato lo scalo: -13,3% (dalle 2262 navi del 2016 alle 1962 dell'anno scorso).

IL FINANZIERE È DIVENTATO TERZO SOCIO CON IL 5,4%

Carige, l'arrivo di Mincione in banca riaccende il faro sulle aggregazioni

Tra le opzioni di Banco Bpm potrebbero esserci Mps e l'istituto ligure insieme

GENOVA. A inizio 2016, quando era primo azionista della Popolare di Milano con un 5,7% custodito in Athena Capital, Raffaele Mincione - oggi terzo azionista di Carige con un 5,4% - si pronunciò su quale sarebbe stato, a suo avviso, il partner migliore per Bpm con un *endorsement* nei confronti del Banco Popolare. Guardando i numeri, spiegò il finanziere, l'opzione pareva valida perché basata su «un'idea industriale forte, con buone sinergie e poche sovrapposizioni». Il matrimonio tra Popolare di Milano e Banco Popolare fu deciso dai cda pochi mesi dopo. E il 1 gennaio 2017 è nato Banco Bpm: 25 mila dipendenti, 4 milioni di clienti, una quota di mercato dell'8%.

Mincione, che era entrato in Bpm all'inizio del 2011 con una quota dell'8%, nel corso degli anni ha ridotto la posizione, incassando plusvalenze, sino a mantenere una partecipazione oggi compresa tra l'1% e il 2%, a quanto risulta al *Secolo XIX*. Ora che il finanziere sbarca in Carige esprimendo per l'istituto ligure lo stesso giudizio ai tempi espresso per Bpm, e cioè una banca che vive una fase complicata ma che ha «grandi potenzialità», diversi osservatori pensano



Una filiale di Banca Carige

Dati Bankitalia

Pagamenti, in Italia l'assegno resiste
E l'Abi propone vademecum sulle regole

... ROMA. È sempre meno utilizzato per i pagamenti ma resiste rispetto ad altri Paesi europei dove è praticamente scomparso. L'assegno in Italia perde terreno a fronte di carte e i bonifici, ma continua a essere utilizzato in molti ambiti come le transazioni immobiliari. I dati Bankitalia dicono che nel primo semestre 2017 il controvalore degli assegni è ammontato a oltre 150 miliardi cui si aggiungono i 40 miliardi degli assegni circolari contro i 4.400 miliardi di euro dei bonifici. Poiché l'assegno resiste, l'Abi ha messo a punto un vademecum per i clienti attraverso guida e un'info-grafica per il web con un linguaggio non tecnico. L'associazione, nei 10 consigli, invita a fare attenzione alle soglie massime e a alla dicitura non trasferibile.

che la stagione del consolidamento possa arrivare prima del previsto a Genova. L'ad Paolo Fiorentino ha già detto che Carige intende presentarsi all'appuntamento con le aggregazioni con i conti in ordine.

«Mettiamo da parte i sogni di grandezza, recuperiamo quel pezzo di clientela che è il cuore della nostra attività», ha spiegato a dicembre a valle del riuscito aumento di capitale da 544 milioni - Poi, con il vestito pulito, se ci sarà il ballo noi ci saremo per cercare il partner».

L'integrazione tra Banco Popolare e Bpm ha dato il via a un processo destinato a proseguire. E proprio Banco Bpm potrebbe essere l'architrave del prossimo risikio. «Se riusciamo a completare il nostro piano a fine 2019 saremo in una situazione solida tale da poter riuscire a guardare ad altri», ha detto l'ad Giuseppe Castagna. Da fine 2019 le opzioni per il Banco Bpm potrebbero essere Mps e Carige insieme, oppure Ubi. Equita ha invece ipotizzato una mega fusione a cinque: Mps, Banco Bpm, Bper, Creval e Carige sotto il patrocinio del Mef: un gigante che controllerebbe il 20% del mercato.

GIL.F.



Autostrade

Abertis, Atlantia prepara nuove mosse
in attesa dell'ok della Consob spagnola

ROMA. Mentre gli occhi restano puntati su Madrid in attesa dell'ok della Consob spagnola sull'offerta Acs-Hotchief per Abertis, Atlantia lavora alle prossime mosse. Mercoledì gli azionisti si riuniranno in assemblea per rivedere alcuni punti della delibera sull'aumento di capitale funzionale all'offerta, con il prolungamento dal 30 aprile al 30 novembre del periodo per realizzare l'emissione dei nuovi titoli. Dal semaforo verde della Consob spagnola all'offerta Acs-Hotchief dipende un possibile rilancio dell'offerta lanciata dal gruppo guidato da Giovanni Castellucci. Atlantia ha offerto 16,50 euro in contanti per ciascun titolo portato in adesione, l'offerta concorrente propone 18,76 euro in contanti. Atlantia potrebbe alzare l'offerta a 20-21 euro per azione cash.