

# La Spezia: Forcieri, un piede in Authority

**Il ministero smentisce, ma la pratica sembra arrivata a buon fine. Eredita da Orlandi un porto con un 2008 record**

**GENOVA.** Con tutta probabilità, sarà proprio Lorenzo Forcieri il prossimo presidente dell'Autorità portuale della Spezia. Succederà a Cirillo Orlandi. La firma del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, è questione di giorni, anche se da Roma si smentisce il fatto che nei confronti di Forcieri sia stata presa «alcuna decisione riguardo alla nomina del presidente dell'Autorità portuale della Spezia».

Sta di fatto, che fonti accreditate danno per imminente (l'inizio della prossima settimana) un viaggio di Forcieri a Roma per concludere la pratica. A quanto pare, sul nome di Forcieri si è stabilita l'intesa fra lo stesso Matteoli e il presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando. Questi i passaggi per arrivare alla nomina: dopo la firma, le commissioni parlamentari compe-

tenti, la Trasporti della Camera e la Lavori pubblici del Senato, dovranno dare il loro parere e il presidente Burlando confermare la propria intesa. Quindi il ministro potrà emanare il decreto definitivo. Forcieri, ex sindaco del comune dello spezzino di Sarzana, è stato senatore per tre legislature nel Pd e sottosegretario alla Difesa dell'ultimo governo Prodi. Con questa scelta, Matteoli confermerebbe di privilegiare la ricerca di un'intesa coi territori nella nomina dei presidenti dei porti, al contrario di quanto fece il suo predecessore Pietro Lunardi, che inaugurò una stagione di commissariamenti. Alla Spezia si arriverebbe alla designazione a pochi

giorni dalla scadenza della proroga a Cirillo Orlandi, a inizio di maggio. Il nome del senatore era in ballo anche come candidato del Pd per le prossime elezioni europee.

La nomina chiuderà le polemiche che hanno accompagnato la successione di Cirillo Orlandi. L'attuale presidente, ex-amministratore delegato del terminal Vte di Voltri, non è stato inserito nella terna presentata al ministro dalle amministrazioni locali e dalla Camera di Commercio.

Forcieri era stato indicato alla fine di gennaio dai sindaci dei comuni di Lerici, Portovenere e La Spezia, spuntandola sul presidente del Parco Nazionale delle Cinque Terre, Franco Bonanini.

La Provincia della Spezia aveva invece indicato l'ex presidente dello stesso ente, Giuseppe Ricciardi. Più problematica la scelta della Camera di Commercio. Il presidente, Aldo Sammartano, ha faticato a far passare la sua preferenza per Andrea Corradino, avvocato e presidente della Cassa di Risparmio della Spezia, uomo considerato vicino al senatore Luigi

Grillo. Corradino godeva dell'appoggio di buona parte degli operatori portuali e del mondo imprenditoriale spezzino, ma non di quello del presidente Burlando, decisivo per l'approvazione finale.

Il nuovo presidente eredita un porto che ha chiuso il 2008 in crescita, ma che nei primi mesi del 2009 comincia a risentire degli effetti della crisi. Il primo trimestre registra una flessione fra il 30 e il 50 per cento. Non è escluso che le imprese portuali richiedano l'uso degli ammortizzatori sociali, già ottenuti da alcune società dell'autotrasporto la cui attività gravita intorno alle banchine.

**ALBERTO GHIARA**



**Giovanni Lorenzo Forcieri**

INDISCREZIONI SUL PORTO

### Corradino verso il Waterfront. Forcieri, giallo sulla nomina

**L'avvocato in pole per la nuova società. Un'agenzia dà l'ex sottosegretario già designato all'Authority, ma Matteoli frena**

GIALLO tra voci e smentite sulla nomina di Giovanni Lorenzo Forcieri a presidente dell'Autorità portuale accompagnate da rumor sulla designazione di Andrea Corradino alla società del Waterfront.

Da alcuni giorni rimbalzano indiscrezioni negli ambienti politici ed economici secondo cui l'ex sottosegretario alla Difesa ed esponente del Partito Democratico, sarebbe già stato designato dal ministro dei Trasporti Altero Matteoli alla carica finora ricoperta da Cirillo Orlandi. Ieri le voci si sono infittite e sono corse in parallelo a quelle che vogliono il presidente di Banca Carispe

indicato alla guida della società che realizzerà il nuovo fronte a mare.

Un'agenzia di stampa ha addirittura diffuso un dispaccio annunciando la nomina ufficiale di Forcieri. Ne è seguita a tambur battente una precisazione da parte dello stesso esponente del governo il quale quanto meno ha puntualizzato che al momento la designazione non c'è. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli - si legge nel comunicato - «non ha ancora preso nessuna decisione riguardo alla nomina del presidente dell'Autorità portuale della Spezia». Il che non esclude che il sessantenne ex sindaco di Sarzana e senatore per tre legislature nel Ds, oltreché ex sottosegretario alla Difesa del governo Prodi, possa essere designato nelle prossime ore e ci siano già gli accordi sul suo nome.

Per procedere alla nomina il mini-



Altero Matteoli

stro, come vuole la legge, deve trovare l'intesa con il presidente della Regione Claudio Burlando. Ci vuole l'accordo tra esponenti di due diversi schieramenti, essendo Matteoli entrato con il resto di An nel Popolo della Libertà, mentre il governatore della Liguria è un ex diessino oggi componente del Pd come Forcieri.

L'indiscrezione sull'avvenuta nomina dell'ex sottosegretario si è intrecciata con la voce che l'avvocato Andrea Corradino starebbe per essere nominato presidente della nascente società cui sarà affidata la realizzazione del nuovo waterfront cittadino.

Il legale che è anche presidente della Banca Carispe ed è considerato vicino politicamente a Forza Italia-Pdl e al senatore Luigi Grillo, in particolare, fa parte della terna di candidati degli enti locali proposta a Matteoli per la presidenza dell'Au-

torità portuale. Corradino era stato indicato dalla Camera di Commercio.

In molti mettendo insieme questa ridda di indiscrezioni ne hanno tratto la conclusione che il ministro dei Trasporti avesse davvero già firmato per Forcieri. Visto che un candidato forte alla guida dell'autorità di via del Molo come Corradino veniva dato in drittura d'arrivo per la società del Waterfront.

Il terzo proposto per la poltronissima del porto è Giuseppe Ricciardi, ex segretario della Cisl ed ex presidente della Provincia che con la Margherita è entrato nel Partito democratico. E' stato indicato da Marino Fiasella suo successore alla guida dell'ente di Palazzo di Governo, mentre Forcieri è stato indicato dal sindaco Massimo Federici e dai primi cittadini di Lerici e Portovenere.

**porto**

**Autorità: un «giallo» per Forcieri**

L'INTESA tra il ministro per le Infrastrutture e i trasporti Altero Matteoli e il presidente della Regione Liguria è stata probabilmente raggiunta sul nome del senatore Lorenzo Forcieri alla presidenza dell'Autorità portuale ma non ancora ufficializzata. E così ieri si è avuto una specie di giallo con una agenzia nazionale che ha dato prima per chiusa la procedura di nomina indicando l'ex sottosegretario alla Difesa come nuovo presidente in sostituzione di Cirillo Orlandi; e un'ora dopo ha dovuto fare questo nuovo lancio di «smentita»: «il ministro Altero Matteoli non ha ancora preso nessuna decisione riguardo alla nomina del presidente dell'Autorità portuale della Spezia. Lo precisa una nota del ministero «in relazione alle notizie sulla presunta nomina di Giovanni Lorenzo Forcieri alla guida dell'Autorità spezzina». Se ne riparerà nella prossima settimana con il rientro del ministro a Roma.



GENOVA

## Manovre in porto, dodici giorni di sciopero

**Fallisce l'ultimo tentativo di mediazione tra i manager Ferport e i sindacati. Lunedì nuovo tavolo in Regione**

GENOVA. Manovre ferroviarie, 12 giorni di sciopero sui moli di Genova. Sino a martedì prossimo. Si avvia in uno scontro sempre più duro la vertenza Ferport, con pochi spazi di mediazione e una messa in liquidazione della società partecipata da Trenitalia Cargo e consorzio Abaco sempre più probabile. Giovedì è saltato l'ultimo tentativo di mediazione avanzato dal presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo. I sindacati ora accusano l'azienda di "ricatti", i manager imputano invece ai lavoratori mancanza di realismo di fronte alla crisi: «Senza sacrifici l'azienda chiude. Stiamo parlando di lavoratori con stipendi lordi medi di 40.000 euro l'anno. Capiamo le aspettative di tutti, ma la situazione è drammatica».

I fatti: Merlo, chiamato a fare da mediatore, ha chiesto nei giorni scorsi a sindacati e lavoratori un'apertura per provare a riavviare il confronto con l'azienda sulla riorganizzazione del lavoro e il taglio dei costi. I sindacati - «ribadiamo il nostro assoluto sostegno e vicinanza ai lavoratori di Ferport», hanno sottolineato ieri - si sono



Cari ferroviari fermi sui binari del porto del capoluogo ligure

detti pronti a trattare a una condizione: che venisse riassunto il lavoratore a tempo determinato cui non era stato rinnovato il contratto nei giorni scorsi, dopo la rottura nella vertenza.

L'azienda ha risposto picche: trattiamo venti giorni, se al termine di questo termine c'è l'intesa, la riassunzione ci sarà, altrimenti no. «Questo per noi - sbotta Fabio Allegretti, Filt Cgil - è un ricatto bello e buono. Vuol dire che non vogliono il dialogo, ci fanno trattare con la pistola alla tem-

pie della perdita di un posto di lavoro».

E poi, la questione della riduzione dei costi: «In busta paga, la proposta di Ferport vale 500 euro l'anno per ogni lavoratore, di qui a ottobre, quando ci sarà la nuova gara».

«Nessun ricatto - ribatte l'amministratore delegato Antonino Scilipoti - Noi siamo a un passo dalla liquidazione. Secondo lei, se assumo una persona ora, con i soci che hanno già deciso di chiudere senza accordo coi sindacati, perché non vogliono impe-

gnarsi in una nuova ricapitalizzazione, mi dicono bravo? Io dico di no».

«La verità - rilancia Scilipoti - è che quattro volte gli abbiamo chiesto di trattare per una riduzione dei costi e conseguente riorganizzazione del lavoro, e per quattro volte "ci hanno mandato a stendere"».

Ferport ha oggi un'organizzazione del lavoro che assicura 200.000 carri l'anno. Visto il crollo dei traffici, i manager hanno studiato una riorganizzazione che, attraverso il taglio degli straordinari, permette di scendere a 120.000-150.000 l'anno. Inoltre, è stato chiesto ai dipendenti di rinunciare al premio di risultato per il 2009.

«Vogliamo un'azienda per le manovre che punti a potenziare le ferrovie, non il contrario» dice il sindacato, guardando già alla nuova gara e chiedendo a Merlo una "clausola sociale" che salvaguardi i lavoratori nel caso un'altra azienda si accaparrì il servizio di manovra.

«Non ha senso pagare straordinari per treni che non ci sono - ribatte Scilipoti - i dipendenti Ferport guadagnano il 20-25% in più di quello che guadagnano i loro colleghi di altre aziende. Se non si taglia da qualche parte, chiudiamo». Lunedì, nuovo incontro tra sindacati, Regione e Autorità portuale.

**SAMUELE CAFASSO**  
cafasso@ilsecoloxix.it

# Spedizionieri, è Lazzeri il nuovo leader nazionale

Per la prima volta un imprenditore genovese ai vertici della categoria

**GENOVA.** È forse un segno di speranza, certo un modo per guardare con maggiore fiducia al futuro: proprio nel giorno del grande dolore e dei rimpianti che inchiodano il cuore, la Genova dello shipping lancia un messaggio di continuità. Piero Lazzeri, ex presidente di Spediporto e titolare di un'impresa genovese del settore, è infatti da ieri il nuovo presidente di Fedespedi, la federazione nazionale cui fanno capo le aziende di spedizione e di logistica, un organismo associativo che schiera oltre 2200 società grandi e piccole, garantendo occupazione a 80.000 addetti e producendo ogni anno un fatturato che si attesta oltre la soglia dei 20 miliardi di euro.

Ma era accaduto, in sessantatré anni di storia di Fedespedi, che un imprenditore genovese venisse chiamato dai colleghi a guidare gli spedizionieri italiani. Piero Lazzeri ha conquistato il consenso quasi unanime della categoria, in percentuale l'81% delle preferenze. Sul 1014 voti espressi dalle varie aziende associate, infatti, il nuovo leader di Fedespedi ne ha raccolti 821.

Collaboreranno con Lazzeri, come nuovi consiglieri di Fedespedi, Roberto Alberti, Andrea Cosentino, Luca Castiglione, Luciano Dalè, Domenico De Crescenzo, Silvano Fusti, Fulvia Longo, Riccardo Martini, Fabrizio Morosini, Bruno Pisano, Guido Restelli, Alberto Rossi, Raimondo Soria e Maurizio Veghini. Revisori dei conti sono stati eletti Italo Leonardi, Mario Disegni, Gianfranco Faleshini, Claudio Riva, Giancarlo Saglimbeni. I proibiviri sono Giorgio Balzaretto, Gerardo Ghilotto e Alberto Verugi.

Lazzeri, 55 anni, oggi al timone di una media azienda di spedizioni genovesi, la Gimax International spa, ha operato in lungo e in largo nel settore, anche come manager. Di lui si parlava, lo scorso anno, come di un possibile componente della giunta del sindaco Marta Vincenzi e poi come di candidato alla presidenza di Amiu.

«In realtà - confida Piero Lazzeri al *Secolo XIX* - mi ha sempre entusiasmato l'idea di poter essere ancora



Piero Lazzeri, 55 anni, è stato il presidente di Spediporto fino al 2008

## >> LA SCHEDA

### COSTITUITA NEL 1946, L'ASSOCIAZIONE TUTELA LE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

\*\*\* COSTITUITA l'11 giugno 1946, Fedespedi è ad oggi l'organizzazione imprenditoriale del settore dei trasporti che rappresenta e tutela gli interessi della quasi totalità delle imprese di spedizioni internazionali. Complessivamente le 2.200 aziende associate hanno 80.000 addetti ed offrono occupazione a quasi 100.000 lavoratori autonomi, producendo un fatturato di oltre 20 miliardi di euro. Le imprese associate, diffuse su tutto il territorio nazionale, organizzano il trasporto delle merci utilizzando tutte le modalità (stradale, ferroviario, marittimo,

aereo e combinato). Molte delle aziende associate sono oggi identificate come Multi-modal transport operator o Logistics services provider, soggetti cioè capaci di curare, tutelare, progettare l'attività trasportistica nel suo complesso. Fedespedi è presente sull'intero territorio nazionale attraverso 30 associazioni territoriali, aderisce a Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) e rappresenta il mondo delle spedizioni e della logistica nel Clecat a livello europeo, e nella Fiata a livello mondiale.

utile alla mia categoria, lavorando ai vertici di Fedespedi, dopo l'importante esperienza alla guida degli spedizionieri genovesi dal 2004 al 2008». Esperienza che ha sicuramente temprato quello che oggi è a tutti gli effetti il nuovo leader della categoria: è sicuramente più agevole gestire i problemi nazionali, dopo averle provate tutte e aver sofferto le pene dell'inferno sulle banchine genovesi.

Del resto, seppur in scala maggiore, i problemi sono sempre quelli: dal rapporto con le Dogane alla necessità di velocizzare il transito delle merci, dagli intoppi burocratici alla produttività dei moli, dall'informatizzazione delle procedure ai rapporti spesso spinosi con le altre categorie dello shipping. Per finire, c'è la crisi sulla torta, con una crisi che colpisce pesantemente e in presa diretta il settore.

Fedespedi è presente sul territorio nazionale attraverso trenta associazioni che operano nelle varie province e capoluoghi marittimi. Aderisce a Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) e rappresenta il mondo delle spedizioni nel Clecat a livello europeo, e nella Fiata a livello mondiale.

«L'elezione di questo nuovo consiglio - commenta Lazzeri - nasce dalla forte volontà espressa dalle aziende associate di modernizzare e rinnovare. Nel segno di una nuova strategia di avvicinamento del territorio alla politica nazionale, di interventi forti sui temi delle politiche commerciali marittime, aeree e terrestri. Vogliamo offrire spazi nuovi alla professionalità della categoria, creando un solido asse di collaborazione con Confetra». Con l'elezione del nuovo consiglio direttivo Fedespedi, a distanza di due settimane dall'insediamento dei nuovi vertici di Confetra, si chiude la stagione delicatissima del rinnovamento interno al mondo associativo della logistica. Ma la vera sfida comincia ora. Primo obiettivo: garantire l'occupazione e la continuità produttiva.

GIORGIO CAROZZI



## **TRASPORTI** **MURATORE, PREMIO** **ALLA CARRIERA**

••• RENZO Muratore, amministratore delegato Saimare e vice presidente Spediporto, ha ricevuto alla Camera di commercio di Genova il premio alla carriera per i 55 anni di attività nel comparto spedizionieristico e marittimo

.....  
[http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/porti\\_e\\_logistica](http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/porti_e_logistica)

## **GRILLO RASSICURA** **«SOLDI TERZO VALICO,** **NESSUN PROBLEMA»**

••• NONOSTANTE l'emergenza Abruzzo, restano intatti i fondi a suo tempo stanziati dal governo per la realizzazione del Terzo valico ferroviario. Lo ha riferito il senatore Luigi Grillo, presidente della commissione Lavori Pubblici e Trasporti del Senato

.....  
[http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/porti\\_e\\_logistica](http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/porti_e_logistica)

## **CINA** **COSCO RALLENTA** **NEL SETTORE BULK**

••• ANCHE il colosso China Cosco Holdings fa i conti con la crisi nel settore dei trasporti di merci alla rinfusa e la sensibile diminuzione dei traffici legata al crollo della domanda di materie prime pari a circa il 44% nei primi mesi di quest'anno

.....  
[http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/armatori\\_e\\_cantieri](http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/armatori_e_cantieri)

IL BILANCIO DEL 2008

## Sicurezza in mare fermate 224 navi

**Delle 1.927 unità straniere controllate l'anno scorso dalla Guardia costiera, oltre il dieci per cento è risultato non in regola**

GENOVA. Per il decimo anno consecutivo, anche nel 2008 si è confermato il primato dell'Italia per navi straniere trattenute nei porti nazionali in quanto considerate pericolose per l'ambiente, per i viaggiatori e per gli equipaggi (navi "sub-standard"): delle 1.927 navi straniere (sia mercantili che passeggeri) controllate nei porti nazionali dalla Guardia costiera, ben 224 sono risultate non conformi agli standard di sicurezza e per questo trattenute fino all'eliminazione delle irregolarità accertate. È quanto emerge dal rapporto annuale 2008 sull'attività ispettiva di «Port state control» - pubblicato ieri sul sito [www.guardiacostiera.it](http://www.guardiacostiera.it) - compiuto dagli ufficiali appositamente specializzati presso il Centro di formazione della Guardia costiera di Genova.

L'attività - nata in seguito ad un accordo firmato da 27 paesi europei per contrastare la presenza di "carrette" del mare - consiste nel visitare almeno il 25% degli scafi stranieri che approdano nei porti nazionali secondo criteri di priorità determinati dall'età della nave, dalla pericolosità del carico e dagli eventuali precedenti fermi avvenuti in altri scali, assicurando così il controllo delle unità a maggior rischio. A questa at-

tività la Guardia costiera affianca quella di controllo sulle navi italiane - 465 ispezioni nel 2008 - in porti nazionali ed esteri.

«Garantire, tramite un costante monitoraggio, l'efficienza di unità navali in un bacino chiuso e intensamente trafficato qual è il Mediterraneo - sottolineano al comando generale delle capitanerie di porto - è essenziale per la sicurezza di chi vi viaggia e vi lavora e per la salvaguardia dell'ambiente marino».

I casi più gravi recentemente si sono verificati alla Spezia, poche settimane fa, dove è stata sequestrata una motonave battente bandiera dell'Azerbaijan e costruita nel 1977. Durante il sopralluogo gli uomini della Capitaneria di porto avevano riscontrato numerose inefficienze sugli equipaggiamenti destinati alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi e sulle dotazioni di sicurezza, soprattutto in caso di incendio. Il blitz aveva seguito di pochi giorni quello ai danni di un'altra nave straniera attraccata nello scalo spezzino. A seguito della precedente operazione finì nei guai l'armatore di una nave battente bandiera di "Saint Vincent and the Grenadines, della stazza di 2.577 tonnellate, anch'essa costruita nel 1977. In quell'occasione vennero riscontrate inefficienze strutturali inerenti la copertura delle stive del carico e nuove carenze sugli equipaggiamenti destinati alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi. Autentiche "bombe" ecologiche, bloccate in tempo.

IL SECOLO XIX

# Ocean Emerald un superyacht con griffe spezzine

E' stato costruito nei cantieri navali dell'Intermarine e a bordo sono state installate le cucine Schiffini

PORTA la firma di due aziende spezzine, l'Intermarine e la Schiffini il motor yacht da 41 metri che sarà venduto con la formula dello "yacht sharing" in multiproprietà. E' stato presentato ieri con una manifestazione nautica-modana al Porto Lotti.

Si tratta dell' "Ocean Emerald" costruito da Intermarine tra Sarzana, Massa e La Spezia, primo di una serie di 4 ordinati al Gruppo Rodriguez dalla Yacht Plus di Londra.

L'imbarcazione è suddivisa in otto carature avendo in sostanza otto comproprietari che si alterneranno a bordo avendo diritto ciascuno a 30 giorni di utilizzo all'anno da trascorrere tra il Mediterraneo e i Caraibi.

Se si alterneranno i proprietari-armatori ed i loro amici, a bordo c'è posto per 12 ospiti, resterà fisso l'equipaggio internazionale di sette tra uomini e donne, in gran parte italiani.

Alla presentazione della nave erano presenti, oltre a tre dei comproprietari, tra cui l'italiano Arnaldi di Roma, rappresentanti della Yacht Plus, del cantiere Intermarine-Rodriguez, della Floating Life International incaricata della gestione delle navi, della Cassina di Meda (Milano) che ne ha progettato mobili ed arredi in materiale ecologico (come i rivestimenti in finta pelle di eccezionale qualità), le ceramiche, i tessuti, le uniformi dell'equipaggio, i soffitti in corian e le cabine in rovere sbiancato.

Erano presenti anche Enrico Schiffini, la cui azienda ha fornito la cucina e la dispensa dello yacht dalle



L' "Ocean Emerald" ieri in banchina al Porto Lotti

linee estremamente sobrie e funzionali, rivestita in corian, con tutti gli elettrodomestici a scomparsa e il celebre architetto britannico 74 enne Norman Foster, nominato baronetto come Lord Foster di Thames Bank nel 1999 dalla regina Elisabetta II d'Inghilterra per i suoi meriti scientifici che si è cimentato per la prima volta nella progettazione di uno yacht.

L' "Ocean Emerald", costruita interamente in alluminio, è stata varata a Sarzana nel febbraio scorso (dopo essere stata costruita in alcuni capannoni di Massa noleggiati da Intermarine in attesa che a Sarzana siano completati i lavori di ampliamento del cantiere) ed ha completato l'allestimento al cantiere Intermarine

della Spezia.

La seconda unità, la "Ocean Pearl" entrerà in servizio in autunno, la terza la "Ocean Sapphire" lo sarà nei primi mesi del 2010, mentre la quarta sarà varata entro la fine dello stesso anno.

Il concetto di multiproprietà, sino ad oggi riservato agli alloggi, è stato esteso con successo agli yacht di lusso e tutte e quattro le unità (in origine si pensava a dieci ma il programma è stato ridimensionato per la crisi economica) hanno trovato i loro 32 comproprietari ciascuno dei quali ha sborsato 1.850.000 euro per avere di fatto per 8 anni un ottavo dello yacht ma è possibile anche l'acquisto di un sedicesimo per 975 mila euro.

**PIERANGELO CAITI**



## **Superyacht in condominio per vip alle prese con la crisi Costruito al Cantiere Rodriquez, inaugurato a Porto Lotti**

**QUANDO**, quattro anni fa, maturò l'idea del superyacht in multiproprietà, l'orizzonte dell'economia era sgombro di nubi. Quell'intuizione, ora più di ieri, fa scuola. Perché i ricconi che non vogliono rinunciare al lusso, che hanno poco tempo da dedicare al mare e che, da ultimo, avvertono i contraccolpi della crisi, hanno la possibilità di far quadrare il cerchio, a prezzi contenuti: un ottavo del costo globale del gioiello navigante e goderselo nella stessa proporzione nel corso dell'anno, per otto anni. Il primo di una serie di tre superyacht in alluminio di 41 metri di lunghezza, destinati alla multiproprietà, è stato presentato ieri a Porto Lotti, davanti ad una platea d'alta classe. Momenti di gloria per il cantiere navale Rodriquez che lo ha costruito (in parte in un capannone preso in affitto a Massa dal gruppo Valdettaro, in parte nello stabilimento di Ameglia) curando ogni minimo dettaglio. Ma il protagonista della giornata è stato l'architetto inglese Norman Foster, un mago del disegnar, che, ispirato dai delfini, ha disegnato le linee, dolci e aggressive allo stesso tempo, di Ocean Emerald e i suoi interni, avvalendosi di produttori che fanno dello stile il leit motiv dell'impresa. Come, oltre al cantiere Rodriquez del gruppo Colaninno, Enrico Schiffini che, nello stabilimento di Ceparana, ha realizzato la cucina hi-tech. Questione di esperienza e di... vicinanza. Lo studio londinese di Foster è ubicato a due passi dallo showrom di Schiffini, sulle sponde del Tamigi. «Ci vediamo spesso, c'è grande intesa...» dice lo spezzino che, nella cerimonia di ieri, vede la dimostrazione della 'centralità' della Spezia nell'economia nautica internazionale. «E' pensare che è stato tutto casuale... senza una reale programmazione. Mentre i cervelloni pensavano alla crescita dei container, sono cresciuti, sulla spinta della domanda e del contesto naturalistico, cantieri e porticcioli...». Dalla terrazza di Porto Lotti baciata dal sole, Schiffini dirige gli occhi sulla baia di Panigaglia e sogna: «Immaginatevi lì un altro polo nautico... sai quanti posti di lavoro!». Beh, con la cassaintegrazione che si è affacciata anche sulla nautica certe deduzioni possono essere azzardare. Ma l'esempio di come fronteggiare la crisi viene proprio da Ocean Emerald. Società committente è la Yacht Plus, inglese e... pragmatica. Da Londra è partita l'idea dello yacht in multiproprietà. Già 20 aspiranti armatori hanno manifestato il proposito di associarsi per dividersi gioie e spese Otto si godono ora Ocean Emerald; altri otto hanno dato impulso a una nuova costruzione; quattro ne attendono altrettanti per fare squadra e costruire il terzo yacht. Per tutti, sganciando fior di quattrini (1 milione e 850mila euro una tantum e 230mila ogni anno), nessun pensiero: alla gestione dello yacht (equipaggio e logistica) ci pensa la società Floating Life International, pronta, su mandato dell'armatore (in caso questo - affaccendato - rinunci al suo ottavo di tempo per la vacanza sulle onde) a charterizzare la nave e fare cassa. In pratica a fronte di un milione mezzo di euro che ci vorrebbero ogni anno per coprire i costi di gestione in caso di uniproprietà, l'armatore, in otto anni, con la soluzione Yacht Plus, va a risparmiare 8 milioni di euro. Alla fine degli otto anni, il superyacht viene venduto al valore di mercato e ogni armatore incassa un ottavo del prezzo. La chiamiamo finanza intelligente, perché non è fondata sulla carta ma sulla materia. Nel caso specifico Ocean Emerald, col suo look a metà fra il delfino e l'astronave, i suoi interni improntati all'eleganza minimalista.

Il gioiello è affidato al comandante Hatip Erdem, che non vede l'ora di portare a spasso gli armatori, d'estate nel Mediterraneo e d'inverno ai Caraibi. Sempre dove splende il sole. «Consigliero - promette - anche il Golfo dei poeti, con le sue isole, le vicine 5 Terre e Porto Lotti: luoghi ideali per le crociere». E lo sviluppo della nautica.

LA NAZIONE

## **Arsenale, bacini per l'industria**

### **Il 'battesimo' delle permutate: affitto in cambio di lavori allo stabilimento**

SONO finiti in tempi in cui l'occasionale (e raro) affitto dei bacini dell'Arsenale si risolveva in pagamenti nel 'calderone' dell'Erario senza ricadute per la Marina militare. Ora il *do ut des* è diretto, con benefici immediati per l'Arsenale: messa a disposizione dei bacini in cambio di lavori per rimettere a norma elementi strutturali dello stabilimento segnati dal logorio del tempo. Il nuovo corso delle 'permutate' è, infatti, stato avviato. La dimostrazione è lì, in uno dei due bacini grandi dell'Arsenale, che da alcuni giorni ospita la nave ro-ro «Thedessus», 120 metri di lunghezza, battente bandiera algerina, per i lavori funzionali al rinnovo della classe. Poco distante torna a vita nuova una cosiddetta «barca-porta» dei bacini: la particolare struttura che viene rimossa per allagare la vasca, posizionata all'ingresso per prosciugare la stessa così da mettere in secco la nave di turno e, infine, poi di nuovo rimossa per consentire (previo allagamento del bacino) il ritorno al mare dell'unità a fine lavori.

L'operazione concretizza il contratto stimolato, dopo una procedura passata per l'assenso dello Stato Maggiore della Marina, fra Marinarsen e la Casa del motore di Argilla e C., storica azienda navalmecanica della nostra città, nell'occasione capo-comessa per i lavori sulla nave algerina di proprietà di una società controllata dallo Stato e di cui è socio anche uno spezzino: Eligio Fontana. L'effetto indotto è il lavoro per diverse imprese della navalmecanica spezzina, con la 'regia' della «Casa del motore» di cui è amministratore Claudio Adorni. In prima linea a coordinare gli interventi c'è il responsabile della commessa Mario Ciarmela. Sprizza entusiasmo e gratitudine alla Marina da tutti i pori. «Sta prendendo forma un'iniziativa destinata a fare scuola e ad aprire importanti prospettive per l'industria navalmecanica spezzina che soffre di carenza di accosti e strutture per trattare le navi. Sento il dovere di ringraziare il direttore dell'Arsenale, l'ammiraglio ispettore Anteo Martelli e il direttore della Sezione Lavori e Servizi, l'ammiraglio ispettore Fabio Ricciardelli che hanno reso possibile l'operazione. Al lavoro in bacino, fino alla fine del mese, ci sono sei ditte e una ottantina di operai. Per loro, della crisi, nemmeno l'ombra...».

Anche l'ammiraglio Martelli è soddisfatto (in tempi di vacche magre per le risorse al comparto militare) per l'uso dello strumento delle permutate (articolo 568 della Legge Finanziaria) e per l'apertura dei bacini all'industria privata. Ciò avviene sulla scia delle prime sperimentazioni effettuate con Fincantieri — ma in quel caso, nei bacini (con paralleli interventi di ristrutturazione) erano finite le navi militari — e con la Rtr che, a compenso dell'acquisizione di rottami di ferro per la vendita alle fonderie, ha messo a norma l'Officina congegnatori.

«La nave attualmente in bacino, a fine lavori - spiega l'armatore Eligio Fontana - sarà impiegata nella tratta Savona-Algeri per il trasporto di locomotori e vagoni di treni commissionati dallo stato magrebino ad una società svizzera nell'ambito del piano di ammodernamento delle infrastrutture del Paese che prevede investimenti per 150 miliardi di dollari. I lavori seguono quelli effettuati, nel bacino del Muggiano, alla nave gemella Thelegma».

**LA REPUBBLICA**

## **"Ciao Paride, uomo libero insofferente al potere"**

**La struggente omelia di Don Gallo alla Sala Chiamata**

**Sul libro delle firme centinaia di numeri di matricola e frasi d'affetto: "Sei il nostro condottiero, mancherai ai tuoi ragazzi"**

**Il messaggio del cardinale Bagnasco: "Ricordiamo il suo impegno per trovare soluzione a tanti problemi"**

**Il primo saluto del viceconsole Marchelli in genovese: "Mi viene così, è la lingua che usavamo fra di noi"**

---

Sacro e profano, preghiere e Internazionale, il rosso del cuore e la cupezza del dolore. E poi applausi e pugni chiusi per quel «comunista e credente», qual era Paride Batini. Benedetto da don Gallo, salutato da tre, quattro mila persone, pianto da armatori e camalli, ieri alla sala Chiamata, in porto. C'è il rosso che dilaga, usato senza paura, con orgoglio, il rosso delle bandiere dei partiti e del sindacato, delle Compagnie, dei fiori, tanti, tantissimi, dei drappi appesi. C'è il mare della Lanterna e delle gru, fuori dalla Sala Chiamata a San Benigno, dove Paride Batini, l'ultimo console, testimone del Novecento di Genova, riceve il suo addio. Ci sono migliaia di persone che sono arrivate qui, nel cuore di un regno senza re, fin dalla mattina. E, a guardarsi intorno, nel vedere come tutto trova una sua armonia spontanea, viene da pensare che, ancora una volta, ha avuto ragione lui. A chiedere un funerale in porto, il suo porto, quello delle navi che lui si ostinava a chiamare "vapori" in dialetto, il porto dove ha vissuto una vita intera, da quando era un bambino di dieci anni, e scaricava i sacchi di caffè. Ha avuto ragione, Paride Batini, perché il suo addio rende, ancora una volta, il porto protagonista, lo apre a una città che ora dovrà andare avanti, nelle lotte per il lavoro, senza la sua arguzia, senza la sua capacità di capire quando era arrivato il momento di alzare voce e quello di fermarsi. Toccherà ai suoi ragazzi, i 1200 della Compagnia di oggi, proseguire lungo la strada che Paride Batini ha tracciato per venticinque anni, con i suoi vice Walter Marchelli e Antonio Benvenuti.

Dentro la Chiamata, sopra il feretro, avvolto dal drappo della Compagnia Stefano Canzio, molte mani hanno lasciato un fiore rosso. La sua famiglia è lì in prima fila, la moglie Rosa, le figlie Mirella e Silvana, il genero Antonio, i nipoti. Senza lacrime, offrono sorrisi e ringraziamenti a tutti. Rosa Batini, la compagna di una vita, minuta e forte, va abbracciare i quattro ragazzi del picchetto, che si sono alternati tutta la notte per vegliarlo. Sono arrivate le condoglianze di Giorgio Napolitano, il presidente della Repubblica, monsignor Molinari leggerà il messaggio del cardinale Arcivescovo, Angelo Bagnasco, e sul libro, all'ingresso, altri hanno scritto parole più semplici, certo non meno sentite. I camalli di oggi e di ieri scelgono, in tanti, di firmare con il numero di matricola, scrivono "al nostro condottiero, i tuoi ragazzi" e anche i più ribelli, quelli che solo lui sapeva come gestire, prima di entrare, sembrano smarriti, parlano fra loro, sottovoce. È una processione che unisce sindacato e imprenditori, armatori e naviganti, politica e istituzioni. Tutti insieme e vicini, tutti con il volto scuro, salutano il feretro toccandolo con una mano. Haidi Giuliani va a abbracciare Rosa e le sue figlie, il sindaco Marta Vincenzi ha la fascia tricolore, Claudio Burlando la cravatta rossa. Don Andrea Gallo arriva alle 11 e 20, ha il giubbotto blu e il sigaro spento in bocca, indossa i paramenti sopra la camicia a scacchi. È Walter Marchelli a parlare per primo: «In genovese, perché mi viene così. Un grande abbraccio alla famiglia, il Console l'ha messa al primo posto, dopo veniva la Compagnia, ci ha insegnato a lavorare, ha lasciato uno scritto per i giovani». Si ferma, troppo commosso per aggiungere altro.

È monsignor Molinari, come cappellano del lavoro, a portare il ricordo del cardinal Bagnasco, che è a Roma. Ha scritto, il Cardinale: «Noi ricordiamo l'impegno per trovare soluzione a tanti problemi, la chiesa genovese fa memoria dei molti momenti delicati in cui c'è stato confronto». Adesso tocca a don Gallo salutare il suo amico Paride, con una breve preghiera, chiarisce, «per credenti e non credenti, un commiato che parte dal nostro dolore», per affidare «alla terra il corpo mortale del



## **Autorità Portuale della Spezia**

nostro carissimo compagno Paride» e a Dio «l'anima del fratello». Tutti si alzano in piedi, fanno il segno della croce, e aspettano di sentire che dirà don Andrea a Paride, «figlio di un sovversivo, perché si è fatto tanta galera, tuo padre, per difendere la giustizia degli oppressi. Ciao, Paride occasionale, avventizio, console eletto democraticamente nove volte». Ciao, Paride, continua don Gallo «la tua morte mi ha intenerito profondamente, ho pianto, e non mi succedeva da molto, tu lasci un vuoto nella famiglia, in porto, nella classe operaia». Lo applaudono, come faranno ancora molte volte, don Gallo cita alcuni passaggi dell'"Occasionale", biografia di Batini, quelli in cui sottolinea l'importanza del lavoro, in cui definisce la Compagnia "scuola, laboratorio culturale e politico". E prosegue: «Lasciati chiamare compagno comunista. Essere comunisti era il solo nostro modo di essere, chiamare uno comunista voleva dire riconoscergli onestà e coerenza», ancora applausi, commozione, la tristezza, il senso di addio di un mondo che, diceva Amanzio Pezzolo, due giorni fa, in porto si è chiuso prima che cadesse il Muro di Berlino. Ancora don Gallo: «Il Console da due giorni è qui, con la sua gente, è lui che sta facendo l'omelia, lui sacerdote laico, in questi tempi in cui c'è bisogno di un'utopia contro il virus incombente del fascismo e del pensiero a reti unificate». Qualche sprazzo di ricordo: «Mi diceva, belin don, la vita non deve essere sempre un sacrificio, e lui sa di aver scelto una causa giusta», quella «di una classe operaia a torto spesso indicata come fomentatrice dell'odio». Il finale è un crescendo: «Ciao contadino, garzonetto, operaio che aveva una fede autentica. Ciao comunista, ciao intellettuale, ciao Paride, insofferente ai poteri, uomo autonomo». Gli applausi diventano uno scroscio, forte come il rumore del mare, le lacrime per un mondo perduto di cui Batini è stato, comunque, un simbolo, uniscono camalli e armatori, giovani e anziani. Poi il feretro si avvia, coperto dai garofani rossi, e sono i pugni chiusi e l'Internazionale a salutarlo. La moglie lo ha accarezzato, chiuso in quel sudario di legno, fuori lo omaggia con il pugno chiuso. Prima di salire in macchina, per andare a Calizzano, dove il Console ha scelto di riposare per sempre. In un borgo semplice, schivo, ma ricco di valori. Così era lui, così fino in fondo ha vissuto.

**LA REPUBBLICA**

## **Camalli e armatori, le stesse lacrime**

**La commozione di migliaia di genovesi nel giorno dell'ultimo saluto**

**Marta Vincenzi partecipa alla cerimonia, con la fascia tricolore e si intrattiene con i familiari**

**Aldo Grimaldi, prima avversario poi alleato del console, si china a baciare la bara**

**Fra la folla, gli applausi di Aldo Spinelli e del presidente dell'autorità portuale di Savona Rino Canavese**

**Le lacrime di Rosa, la compagna di una vita, che saluta il feretro con il pugno chiuso**

«CHE DISCORSO, che grande discorso ha fatto don Andrea. Dobbiamo saperle ritrovare anche noi, quelle parole... ». Claudio Burlando continua a piangere, anche dopo che la bara di Paride Batini (salutato in queste ore anche dal cordoglio della comunità islamica, rappresentata dall'Imam Salah Hussein) è uscita fuori, accompagnata da un'Internazionale prima esitante, poi magari stonata, ma sicura di sé. È arrivato quando la Chiamata era già gremita ed è rimasto in piedi accanto ai familiari del Console. Amico di una vita, quasi figlio: non poteva stare altrove. Le lacrime e i segni di croce si confondono, si mischiano con i pugni chiusi. Quelli che anche Mirella e Silvana, le figlie di Paride, alzano salendo in piedi sulla sedia al termine della cerimonia, quello che anche la moglie Rosa leverà di fronte al feretro ormai chiuso nel furgone che lo porterà a Calizzano. Come dividi una vita, come cresci con un uomo come quello se non imparando non solo ad amarlo, ma a dividerne le passioni?

È commosso ed esitante il novantenne Aldo Grimaldi, quando insieme alla figlia Alessandra arriva di fronte alla bara. L'armatore si china, vi posa due baci, poi stringe in un abbraccio i familiari e resta poco distante; fuori, le sirene delle sue navi suonano, perché è così che si saluta un uomo del porto. La città è discreta, ma c'è tutta, e non solo il mondo delle banchine. C'è Marta Vincenzi con la fascia da sindaco, perché questo genovese nato contadino nelle campagne di Pisa e che in un'altra campagna, quella della Valbormida, ha scelto l'ultima casa, va onorato. C'è Mario Tullo che non solo è deputato e segretario Pd, ma che del porto conosce molti angoli e che, dalla prima panca, suggerisce: «Se fossi il presidente del porto, una delle nuove banchine la intitolerei a Paride...». Il presidente Luigi Merlo, pallido per la commozione, è in una fila laterale, arretrata, perché – non c'è bisogno di dirlo - davanti ci vanno i familiari, i compagni. Ci sono anziani camalli e ragazzi alti con la coda di cavallo a sfiorare la maglietta rossa profilata di bianco della Culmv. Prima scuri in volto, impettiti, poi sciolti nel pianto, abbracciati all'amico più vicino. Così come piange un terminalista come Alfonso Clerici, alla stessa maniera in cui tante donne anziane, mogli e magari vedove di chi in quella Chiamata c'è venuto per anni, che riempiono le panche.

Tutti mescolati. Ci sono i fratelli e i cugini Messina, c'è Gianni Scerni, pendono dalla balconata le bandiere rosse dei diversi rivoli della sinistra. Il genero di Batini porta la sciarpa rossoblù del Genoa al collo, prima della cerimonia la sala è colma del brusio di gente che si saluta, si incontra in un luogo che è di tutti: come lo stadio, come il posto di lavoro, dove gli amici si salutano. «Perché lui è in Compagnia, tra la sua gente, lui che sta facendo l'omelia, sacerdote laico di questo tempio» dice don Gallo, al quinto applauso che punteggia il suo discorso, quasi una via crucis dei dolori di Paride uomo e sovversivo, comunista e intellettuale, soprattutto uomo. «Le idee le avevo messe giù già ieri, stanotte sono stato su fino alle quattro, alle cinque a ripensarci. Cosa potevo dire di Paride, se non questo?» commenta il prete di strada e l'amico di una vita, tolta la tonaca bianca e i paramenti viola della celebrazione, ripreso il sigaro. Il caldo ha sfiancato già i fiori rossi delle corone che hanno accolto il Console nella camera ardente, in primo luogo quelle di altri compagni delle banchine come i carbonai. Il libro delle firme sul tavolino all'entrata non basta più, ne hanno messo un secondo. «Addio zar», «Grazie Paride», «Al nostro condottiero, i tuoi ragazzi», «Al vecchio samurai» o ancora «Manovra del porto», da parte dei dipendenti Ferport il cui futuro è

## **Autorità Portuale della Spezia**

oscuro. Tanti nomi sono accompagnati da un numero, quello della matricola riportata sul lattone, la carta d'identità dei camalli.

In tanti quel numero lo hanno scritto calcando bene la biro blu sulla carta color avorio di un registro commerciale già giovedì sera, durante la camera ardente, quando ormai le porte della Chiamata stavano per chiudersi per l'ultima notte del Console tra i suoi ragazzi. Mentre appena fuori Antonio Benvenuti, uno dei viceconsoli, confidava: «Bastava mezz'ora, mezz'ora la settimana. Ti parlava e ti diceva quello che volevi sentirti dire, un consiglio, una valutazione. Un'idea. Magari fosse rimasto, anche solo per quella mezz'ora».



**LA REPUBBLICA**

## **"La lezione di Batini per le scelte future"**

**Pezzolo, l'amico di una vita: scompare l'uomo, ma la figura resta intatta a guidarci**

**"Non serve mitizzarlo, quando ti mettono sul piedistallo c'è già qualcuno che è pronto a scarnificarti"**

**"Tutta questa gente in Compagnia è stata come un'onda che è arrivata e che ha travolto tutti con la sua forza sincera"**

«Ma chi lo dice che la Compagnia dovrà fare a meno di Batini? Se l'uomo non c'è più, la figura è rimasta intatta. E sarà quella a guidare le scelte del nuovo gruppo dirigente che verrà eletto il prossimo mese». Amanzio Pezzolo, storico viceconsole dei portuali, è l'amico di una vita, il confidente, l'alleato. «Io, ragazzotto che entra in Compagnia, Paride già giovanotto - racconta Pezzolo con la voce rotta dall'emozione - Lui che ha più capacità, più forza di me e che diventa appunto console». Oggi Amanzio, speciale fin da quel nome che il padre gli diede in onore di un santo dell'Alto Medioevo, ha sostituito le banchine con le tavole di legno, quelle dei palcoscenici su cui racconta la vita dei camalli. Teatri, sale, scuole per spiegare a grandi e piccoli che cos'è il lavoro in porto e chi sono quegli uomini che lo animano. «Le parole di Paride, le nostre chiacchierate, le nostre discussioni sono alla base dei miei testi e ora lo saranno ancora di più» racconta nella sua casa di San Teodoro, mentre il telefono squilla in continuazione. «Chiamano un po' da tutte le parti, dalla Germania, dalla Svizzera, dalla Spagna - dice - Gente vera che vuole onorarlo nel modo più semplice, con un pensiero».

Chissà che direbbe, adesso, Batini, di fronte a tutta questa gente accorsa a salutarlo per l'ultima volta, a questi pugni che si chiudono con orgoglio, a queste lacrime, a questi applausi. «Tutta questa gente è stata come un'onda che è arrivata in Compagnia, un'onda travolgente e sincera. E lui amava le onde, diceva che erano simili ai giovani, agli studenti, alle forze fresche che erano sempre ben accolte da noi».

Quando giovedì mattina lo hanno svegliato con la notizia della morte del console, Pezzolo racconta di aver passato i primi minuti in totale straniamento. «Poi ho cominciato a riflettere, a pensare che è scomparso l'uomo, perché questo è il corso delle cose, ma la figura è rimasta intatta al suo posto - spiega - Lui c'è sempre, in mezzo a noi, e non c'è alcun bisogno di mitizzarlo. Perché quando metti qualcuno sul piedistallo, poi c'è sempre qualcuno che si prepara a scarnificarlo». La lezione di Batini, insomma, passerà integralmente ai soci e i suoi principi resteranno alla base dei lavori del nuovo gruppo dirigente che verrà scelto il prossimo mese. Toccherà all'esperienza dei due viceconsoli, Antonio Benvenuti e Walter Marchelli, gestire questa delicatissima fase di crisi dei traffici alla testa del nuovo consiglio di amministrazione. Con loro ci saranno i giovani da sempre vicini al gruppo dirigente, quella "meglio gioventù" di San Benigno peraltro già presente in larga parte nel cda e nel consiglio dei delegati.

«Sono i ragazzi il futuro della Compagnia - riflette Pezzolo - Lui continua a vivere attraverso di loro. Ma attenti a sottovalutarli. Mentre in tanti parlavano di traffici record, molti di loro, già un paio d'anni fa, avevano capito che stava per succedere qualcosa di grave, che cioè stava per arrivare la crisi. Andavano dal console e gli dicevano: "I container pesano sempre meno, c'è meno merce dentro. Che sta per succedere?"». Quello che è successo, oggi, è sotto gli occhi di tutti. Traffici in picchiata, ricchezza bruciata e giornate di lavoro dimezzate. Nei primi tre mesi dell'anno la media di giornate dei soci della "Unica" è scesa del cinquanta per cento e fatica ad arrivare a dieci. Erano più di venti nel primo trimestre del 2008, quando già non si marciava ai massimi livelli. Ma quando finirà, 'sta crisi? «Il porto è sempre il primo ad avvertire i segnali di crisi, sarà anche il primo a cogliere il segnale opposto, ma il presente è durissimo» spiega Amanzio. Ci sarà sicuramente da soffrire ancora molto. «Ma questo non ci spaventa e non ci ferma di certo - chiude Pezzolo - I nostri valori non cambiano, il lavoro al centro di tutto, l'autogestione. I principi che erano di Paride e che

## **Autorità Portuale della Spezia**

ora passano integralmente a chi continuerà a tenere vivo il ruolo della Compagnia Unica dentro al porto di Genova».

**LA REPUBBLICA**

**L'armatore che nel '92 si scontrò con il leader riflette sulle sfide future della Lanterna  
Musso: "L'incognita della crisi in un porto senza il Console"  
I due viceconsoli sono figure di livello, ideali per gestire questa fase di cambiamento  
A volte ha dato l'impressione di perdere, ma alla fine dei conti ha sempre vinto**

«Avversario? Quasi sempre. Alleato? Qualche volta. Nemico? Mai». Bruno Musso ha appena lasciato la Chiamata insieme al figlio Eugenio. L'uomo che nel '92 diede forse la spallata decisiva al monopolio, oggi ricorda i suoi lunghi anni passati a confrontarsi e scontrarsi con il console Paride Batini. «C'era affetto reciproco - racconta l'armatore e terminalista, presidente del gruppo Grendi - Anche se ci siamo trovati spesso su posizioni differenti. Non ho mai nascosto le mie riserve su alcune loro posizioni culturali che ritenevo superate, rispetto a un mondo in continuo rinnovamento».

Lo scontro classico fra padroni e operai, ingegner Musso?

«Io cercherei di andare oltre, anche se questo concetto torna ciclicamente e l'ho colto anche nelle parole di don Gallo».

Perché?

«Questa logica a mio avviso ha fatto il suo tempo. Gli operai sono il 98% della forza lavoro, i padroni il due. Perché invece non ragioniamo di produttori e consumatori? Aiuterebbe tutti a inquadrare nel modo giusto la realtà delle cose. Detto questo, ammetto una simpatia a livello epidermico per questi lavoratori autogestiti i cui servizi devono però essere compatibili con le necessità della produzione».

Ingegnere Musso, qual è stato il grande merito di Batini?

«Quello di aver capito con largo anticipo che il vecchio porto non pagava più. Bisognava cambiarlo e, a volte, dare l'impressione di perdere».

Addirittura?

«Sì, dare solo l'impressione perché alla fine Batini ha sempre vinto. Vede, io ritengo che il console sia stato un animale politico con un fiuto incredibile che ha sempre capito fino a che punto ci si poteva spingere. Anche quando qualcuno pensava di chiuderlo, questo porto, lui si è sempre battuto per farlo vivere e crescere».

Ricorda un esempio particolare?

«Il 14 luglio del 1992 in porto erano già schierati 2.500 poliziotti e altrettanti erano di riserva. Se si fosse andati allo scontro, qualcuno sarebbe finito in mare. Noi chiedevamo di non sottostare più al monopolio, come avevano già sancito l'Unione Europea e le direttive italiane. I portuali facevano la loro parte. Un attimo prima della scadenza dell'ultimatum Batini, dopo aver trattato a lungo, per giorni, salì su un container e disse in genovese: "Ragazzi, è un pareggio". Nessuno avrebbe potuto far accettare questo dai suoi soci, lui ci riuscì».

Batini fu anche quello che assunse cento lavoratori del suo Genoa Terminal.

«Sì, noi eravamo appena saltati e anche il Sech non se la stava passando molto bene. Resisteva Voltri, ma quella era un'altra repubblica. Forse in quel momento Batini ha accarezzato il sogno di un ritorno dell'esclusiva con i privati nel ruolo di investitori e i portuali in quello di fornitore di manodopera».

Veniamo a oggi, che cosa aspetta la Compagnia dopo Batini?

«Niente di particolarmente drammatico, il problema è legato soprattutto alla crisi dei traffici, ma questo vale per tutti. La situazione all'interno della Compagnia mi pare equilibrata e i due viceconsoli sono di livello. Mi sembrano le persone giuste per gestire questa fase di cambiamento».

Sostituire Batini non sarà facile.

«È così. Aveva un carisma unico. Le mie segretarie, quando stava per arrivare nel mio ufficio entravano in fibrillazione. E io a loro: "Ma perché quando entro io non fate mai una piega?"».



LA REPUBBLICA

**Il ricordo**

**Clerici: "Mai pentito di essermi fidato di lui"**

Un toccante ricordo di Paride Batini arriva da Alfonso Clerici, presidente di Clerici Logistic Group e dei terminalisti genovesi. «Indimenticabili quelle serate in Compagnia davanti ad un piatto di stoccafisso ed un bicchiere di vino, a parlare di porto, di politica» racconta. «Con il console - prosegue - ho iniziato a dialogare già a metà degli anni Ottanta, quando ancora la Culmv manteneva il monopolio del lavoro portuale. Ed ho poi continuato quando la neo costituita Terminal Frutta, ottenne, alle fine dello stesso periodo, la prima concessione per la gestione delle attività portuali su Ponte Somalia. Furono mesi di accese battaglie, di scontri, palesi o meno, dove le distanze fra i nostri obiettivi e quelli del console sembravano incolmabili. Ma un giorno, improvvisamente, mi chiamò, ci incontrammo e dopo qualche ora trovammo un accordo che lasciava entrambi parzialmente soddisfatti, ma che a entrambi permise di iniziare a lavorare con maggior serenità. Ci stringemmo la mano, Batini mi disse che non mi sarei mai pentito dell'accordo: era l'inizio del 1990. E in effetti non mi sono mai pentito di aver stretto la sua mano e di essermi fidato».

**I numeri**

**Mille soci in gara nel 2008 conti in rosso**

Sono 1.050 i soci della Compagnia Unica, fra operativi e amministrativi. Il nuovo bando di gara per la fornitura di lavoro temporaneo a cui la Culmv parteciperà creerà un pool di manodopera di 990 addetti che dovrà farsi carico degli amministrativi. Dal punto di vista numerico quella della Culmv è una delle realtà principali in Europa.

Conti. L'ultimo esercizio, approvato dai soci la settimana scorsa, si è chiuso per la prima volta in perdita, costringendo i soci a ripianare il rosso (il 5% del fatturato) attingendo alle riserve.

Lavoro. La media delle giornate è scesa nel primo trimestre dell'anno a dieci e il salario è conseguentemente basso, circa mille euro al mese. Viene integrato con la cassa in deroga della Regione Liguria che ha concesso due milioni di euro.

Statuto. L'assemblea ha anche approvato due modifiche allo statuto: la possibilità per la Culmv di poter utilizzare lavoratori interinali e la scelta del contratto nazionale dei porti come quello di riferimento.