



ALUNNI IN “NAVEBUS” PER CONOSCERE IL PORTO

SI CHIAMA “Navebus”, vera e propria aula viaggiante a disposizione di 657 gli alunni delle scuole elementari della provincia. Quella della Spezia sarà la prima **Autorità portuale** italiana a partecipare direttamente, impegnandosi con i suoi tecnici e il suo know how nel progetto “Portolab” di Contship Italia che si arricchisce quest’anno anche di una nuova collaborazione, quella di Inail-Sede della Spezia. «E’ un progetto che avvicinerà ancora di più la città al porto, sito in un’area solitamente inaccessibile ma che è nostra intenzione rendere sempre più aperta e comprensibile ai cittadini. In questo caso, saranno proprio i più piccoli ad avere il privilegio di addentrarsi e capire meglio questo pezzo di città», ha detto il presidente **dell’Autorità portuale**, Lorenzo **Forcieri**. Oltre a **Forcieri**, alla presentazione dell’iniziativa erano presenti l’amministratore delegato di La Spezia Container Terminal Marco Simonetti, il direttore regionale e provinciale dell’INAIL, rispettivamente Raimondo Lino e Alessandro Rossini, numerosi rappresentanti delle istituzioni e gli alunni della classe 5° della Scuola Primaria “Nello Oliveri” di Rebocco, accompagnati dalla direttrice dott.ssa Minucci e dall’insegnante Dorian Mannisi. Come ha confermato Simonetti, grazie a “Portolab” anche quest’anno 3.500 bimbi di 70 istituti italiani visiteranno i terminal di Contship Italia, diventando per un giorno protagonisti del porto.

INIZIATIVA "NAVEBUS"

La Spezia un porto per i bambini

LA SPEZIA. Presentata Navebus, iniziativa promossa dall'Authority spezzina che fa parte del progetto Portolab, nato cinque anni fa su idea di Contship. Saranno 657 gli alunni delle elementari della provincia di Spezia che visiteranno il Lsct. In Italia, saranno 3.500 i bambini che potranno accedere agli altri terminal Contship: Gioia Tauro, Livorno, Ravenna e Cagliari. Coinvolta anche l'Inail. Quella della Spezia è la prima Authority a partecipare direttamente, impiegando suoi tecnici.

Ecco il Navebus, l'aula viaggiante

Quella della Spezia sarà la prima Autorità Portuale italiana a partecipare direttamente, impegnandosi con i suoi tecnici e il suo know how nel progetto Portolab di Conship Italia che si arricchisce quest'anno anche di una nuova collaborazione, quella di Inail-Sede della Spezia.

"E' un progetto che avvicinerà ancora di più la città al porto, una realtà importante per l'economia e l'occupazione, sito in un'area solitamente inaccessibile ma che è nostra intenzione rendere sempre più aperta e comprensibile ai cittadini. In questo caso, saranno proprio i più piccoli ad avere il privilegio

di addentrarsi e capire meglio questo pezzo di città", ha detto il **presidente dell'AP Lorenzo Forcieri** all'inaugurazione oggi, alla Spezia, del nuovo NAVEBUS, uno specialissimo scuolabus colorato che, opportunamente attrezzato, servirà da piccola aula itinerante all'interno del porto e nel tragitto scuola/porto.

Il progetto Portolab, nato a La Spezia cinque anni fa, ha già coinvolto più di **20.000 studenti** facendo tappa in numerose città dei terminal Conship Italia (Gioia Tauro, Livorno, Ravenna e Cagliari): quest'anno coinvolgerà **657 bambini delle scuole elementari**

della provincia della Spezia che saranno i protagonisti del progetto. Si tratta di un laboratorio a cielo aperto, un'avventura reale, dunque, e non virtuale come avviene in altre città simili alla nostra, visto che gli alunni, muniti di caschetto, pass personalizzato e giubbotti fluorescenti ad alta visibilità, accompagnati da tutor LSCT potranno conoscere la zona portuale, normalmente interdetta, faranno diretta esperienza dei cicli di lavorazione e comprenderanno l'importanza delle norme di sicurezza, utilizzando alcuni materiali didattici e informativi INAIL. In particolare, nel momento in cui gli alunni

dovranno affrontare il problema della sicurezza, potranno contare anche sui preziosi supporti messi a disposizione dall'AP, che da sempre si occupa della sicurezza nel porto.

Oggi erano presenti, oltre al Presidente di AP Forcieri, l'**amministratore delegato di La Spezia Container Terminal Marco Simonetti**, il **direttore Regionale e Provinciale dell'INAIL, rispettivamente Raimondo Lino e Alessandro Rossini**, numerosi rappresentanti delle istituzioni e gli alunni della classe 5° della Scuola Primaria "Nello Oliveri" di Rebocco, accompagnati dalla



CRONACA 4

Direttrice dott.ssa Minucci e dall'**insegnante Doriano Mannisi**, che in mattinata, dotati dello speciale kit che viene regolarmente fornita ai piccoli visitatori del porto della Spezia, hanno partecipato al laboratorio e compiuto il primo giro in porto con il Navebus.

Il Direttore Regionale dell'INAIL, Raimondo Lino: "E' un'iniziativa di valore sperimentale in cui mettere alla prova la capacità di coniugare i temi della sicurezza sul lavoro con linguaggi e codici di comunicazione adatti ai più piccoli". Ribadisce il **Direttore Provinciale Alessandro Rossini** "Stimolare l'interesse degli alunni, sin dalle elementari, sull'importanza della prevenzione attraverso l'approccio diretto quale modalità interattiva per acquisire nozioni sulla sicurezza negli ambienti di vita, di studio e di lavoro".

Inoltre, l'amministratore delegato di LSCT Marco Simonetti ha confermato che, grazie a PORTOLAB, anche quest'anno 3.500 bimbi di 70 istituti italiani visiteranno i terminal di Contship Italia, diventando per un giorno protagonisti del porto".

PORTOLAB utilizza forme di linguaggio e di comunicazione che integrano elementi di cultura marittima e portuale, stimolando, in questo modo, l'interesse degli alunni, proponendo loro conoscenze insolite e curiosità. Una comunicazione attiva veicolata dagli stessi insegnanti i



quali vengono precedentemente formati e sono quindi in grado di fornire ai propri alunni le nozioni necessarie a comprendere il fenomeno porto in tutti i suoi aspetti, stimolando in essi l'attività di conoscenza del territorio, delle attività e delle professionalità che ruotano attorno ad una realtà industriale parte integrante della città.

Il progetto possiede anche un risvolto multimediale: durante le visite, infatti, attraverso collegamenti in video conferenza con scolaresche presenti contemporaneamente in un altro porto, gli alunni possono confrontare le loro esperienze e descrivere la loro realtà territoriale. Un blog e un sito internet consentono loro, inoltre, di

restare in contatto anche dopo che la visita si è conclusa.

Preparato dunque con la collaborazione degli insegnanti fin dall'inizio dell'anno scolastico, Portolab offre a tutti gli alunni la possibilità di conoscere elementi studiati in classe attraverso un'esperienza "vera".

La Spezia Navebus per le visite degli studenti

Nel porto della Spezia è stata presentata la Navebus: uno scuolabus colorato, come un'aula viaggiante, pensata per far visitare le banchine ai ragazzi delle scuole. L'iniziativa, promossa dall'Autorità Portuale spezzina, fa parte del progetto Portolab, nato alla Spezia cinque anni fa su iniziativa di Contship Italia, uno dei maggiori terminalisti al mondo. Quest'anno saranno

657 gli alunni delle elementari della provincia della Spezia coinvolti nel progetto. Quella della Spezia è la prima Autorità Portuale italiana a partecipare direttamente, impegnandosi con i suoi tecnici. «Avviciniamo ancora di più la città al porto - spiega il presidente Lorenzo Forcieri - saranno proprio i più piccoli ad avere il privilegio di addentrarsi fra le banchine».



Lorenzo Forcieri

A scuola di porto sui moli della Spezia

Forcieri: «Vogliamo che le banchine siano sempre più uno spazio aperto»

Anche l'Autorità portuale della Spezia entra nel progetto di Contship Italia Portolab che, da quest'anno, potrà contare anche sulla collaborazione dell'Inail.

«E' un progetto che avvicinerà ancora di più la città al porto. In questo caso, saranno proprio i più piccoli ad avere il privilegio di addentrarsi e capire meglio questo pezzo di città», ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale Lorenzo Forcieri all'inaugurazione, ieri alla Spezia, del nuovo Navebus, uno specialissimo scuolabus colorato che, opportunamente attrezzato, servirà da piccola aula itinerante all'interno del porto e nel tragitto scuola/porto.

Il progetto Portolab, nato a La Spezia cinque anni fa, ha già coinvolto più di 20.000 studenti facendo tappa in numerose città dei terminal Contship Italia (Gioia Tauro, Livorno, Ravenna e Cagliari): quest'anno coinvolgerà 657 bambini delle scuole elementari della provincia della Spezia che saranno i protagonisti del progetto. Si tratta di un laboratorio a cielo aperto, un'avventura reale, dunque, e non virtuale come avviene in altre città simili alla nostra, visto che gli alunni, muniti di caschetto, pass personalizzato e giubbotti fluorescenti ad alta visibilità, accompagnati da tutor, potranno conoscere la zona portuale, normalmente interdetta, faranno diretta esperienza dei cicli di lavorazione e comprenderanno l'importanza delle norme di sicurezza, utilizzando alcuni materiali didattici e informativi Inail.

Ieri erano presenti, oltre a Forcieri, l'amministratore delegato di La Spezia Container Terminal Marco Simonetti, il direttore Regionale e Provinciale dell'Inail, rispettivamente Rai-

mondo Lino e Alessandro Rossini, numerosi rappresentanti delle istituzioni e gli alunni della classe 5° della Scuola Primaria "Nello Oliveri" di Rebocco.

Marco Simonetti ha confermato che, grazie a Portolab, anche quest'anno 3.500 bimbi di 70 istituti italiani visiteranno il terminal di Contship Italia, diventando per un giorno protagonisti del porto.

Portolab utilizza forme di linguaggio e di comunicazione che integrano elementi di cultura marittima e portuale, stimolando, in questo modo, l'interesse degli alunni, proponendo loro conoscenze insolite e curiosità. Una comunicazione attiva veicolata dagli stessi insegnanti i quali vengono precedentemente formati e sono quindi in grado di fornire ai propri alunni le nozioni necessarie a comprendere il fenomeno porto in tutti i suoi aspetti, stimolando in essi l'attività di conoscenza del territorio, delle attività e delle professionalità che ruotano attorno ad una realtà industriale parte integrante della città.

Il progetto possiede anche un risvolto multimediale: durante le visite, infatti, attraverso collegamenti in video conferenza con scolaresche presenti contemporaneamente in un altro porto, gli alunni possono confrontare le loro esperienze e descrivere la loro realtà territoriale. Un blog e un sito internet consentono loro, inoltre, di restare in contatto anche dopo che la visita si è conclusa.

Preparato dunque con la collaborazione degli insegnanti fin dall'inizio dell'anno scolastico, Portolab offre a tutti gli alunni la possibilità di conoscere elementi studiati in classe attraverso un'esperienza "vera".

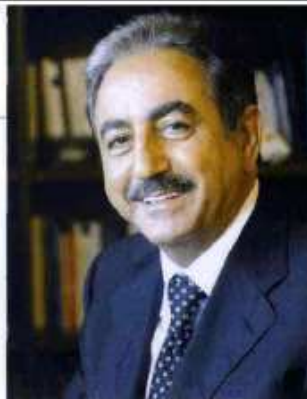
CROCIERE

Un nuovo waterfront, banchine, terminal, stazione marittima. L'Autorità portuale della città ligure ha una nuova sfida da vincere: il mercato delle crociere

di Clara Morante

L'Autorità portuale della Spezia scommette sulle crociere e lo fa partendo dall'avvio del progetto del nuovo waterfront, realizzato da un pool di professionisti composto dall'architetto spagnolo José María Tomás Llavador e dagli architetti italiani Aldo Mazzanobile e Amedeo Schiattarella. Quindici gli ettari di fronte a mare che verranno ridisegnati e circa 250 milioni di euro l'investimento complessivo per realizzare, oltre al terminal crociere, un nuo-

Lunigiana, Val di Magra e Val di Vara, per citarne alcuni. I visitatori, inoltre, potranno arrivare in breve tempo nelle importanti città d'arte che si trovano nelle vicinanze, come Pisa, Firenze, Lucca e Parma, o visitare la Versilia e le cave di marmo di Carrara. Una piccola stazione ferroviaria sulla calata, infine, consentirà di salire comodamente su un piccolo treno che collegherà direttamente il waterfront con le Cinque Terre.



Sopra, Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità portuale della Spezia. Sotto, Porto Venere, le Cinque Terre con la Via dell'Amore e le cave di marmo.

Above, Lorenzo Forcieri, president of the La Spezia Port Authority. Below, Porto Venere, the Cinque Terre with the Via dell'Amore and marble caves.

Spezia looks to the port

A new waterfront, jetties and maritime terminal. The Ligurian city's Port Authority welcomes a new opportunity - the cruise market

The La Spezia Port Authority is taking a gamble on the cruise sector by launching a new waterfront project that will call into play the likes of Spanish architect José María Tomás Llavador and Italians Aldo Mazzanobile and Amedeo Schiattarella. A total of 15 hectares of seafloor will be redesigned at a cost of around 250 million euro. Not only will there be a cruise terminal but also a new pleasure boat dock with 508 metres of new floating jetties, shops and residential units covering 21,000 square metres, conference and hospitality facilities, a sports hub, a spa, and a maritime cultural centre. The Port Authority is also building a new cruise ship wharf which will cost in the region of 28 million euro for the maritime construction work and a further nine for the cruise terminal itself. It will include a triangular island which will allow two cruise ships to dock simultaneously, plus two wharfs of 390 and 280 metres that will also mean other types of vessels can be accommodated too. The cruise area as a whole will be the main focal point on the waterfront, in fact. The sustainably-built sea terminal will be open all year round. The new cruise ship docks will have cold ironing facilities in line with the recent protocol signed by the La Spezia Port Authority and power company Enel SpA to turn the Ligurian city in to a "green port". There will be both pedestrian and bus access to the wharf. Thanks to a new walkway passengers will be able to walk into the city and then on into the historic old town where there are fantastic museums. Alternatively they can visit some of the highpoints of the locality, including wild and lovely Cinque Terra, Lerici, Porto Venere, Sarzana, Lunigiana, Val di Magra and Val di Vara. La Spezia is very close to many of Italy's top art cities too, including Pisa, Florence, Lucca and Parma as well as Versilia and the marble quarries at Carrara. There will even be a small railway station with trains direct to Cinque Terre.

Spezia gira fronte del porto

vo bacino per la nautica da diporto con 508 metri di nuovi pontili, spazi commerciali e residenziali per una superficie complessiva di circa 21 mila metri quadrati, strutture ricettive e congressuali, un polo sportivo, una Spa, un centro culturale dedicato al tema del mare e diversi altri locali. L'Autorità portuale realizzerà anche un nuovo molo dedicato alle crociere, grazie a un investimento di circa 28 milioni di euro per le opere marittime di banchinamento e nove milioni per il terminal crociere. La progettazione esecutiva, curata direttamente dall'Autorità portuale, prevede un'isola di forma triangolare allungata per consentire l'accosto, anche contemporaneo, di due navi da crociera; due banchine della lunghezza di 390 e 280 metri permetteranno inoltre di accogliere diverse tipologie di navi. L'intera area dedicata alle crociere sarà il principale punto di attrazione del waterfront. La stazione marittima, realizzata secondo criteri di ecocompatibilità, accoglierà attività e servizi che funzioneranno per tutto l'anno. Le nuove banchine per l'attracco delle navi da crociera saranno dotate di impianti di elettrificazione (cold ironing ecc.), seguendo le linee del recente protocollo firmato dall'Autorità portuale della Spezia e da Enel SpA per fare della città ligure un "porto verde" a tutti gli effetti. L'accesso al molo verrà consentito sia ai pedoni sia agli autobus. I passeggeri potranno percorrere una passerella pedonale, proseguire per il centro storico con i suoi musei oppure raggiungere i famosi dintorni (Cinque Terre, Lerici, Porto Venere, Sarzana,



LIGURIA IN CRISI

Sogester porta i libri in tribunale

Procedura di fallimento, a rischio 140 lavoratori. Il commissario: «C'è ancora una speranza»

SAMUELE CAFASSO

GENOVA. Libri in tribunale per Sogester: si è aperta, per la società di trasporti intermodali, la procedura fallimentare. Sogester - circa 140 dipendenti - si aggiunge così alla lunga fila delle aziende vittime dell'anno terribile della crisi, il 2009, ma i cui effetti si faranno sentire, presumibilmente, ancora a lungo. Ieri il *Secolo XIX* ha pubblicato i dati Cerved secondo i quali, l'anno scorso, le aziende che hanno fatto crac in Liguria sono cresciute del 48,1% sino a oltre quota 200. È il maggior incremento a livello nazionale, indice di una situazione che il presidente della Camera di commercio Paolo Odone riferisce essere «preoccupante».

L'apertura di fallimento di Sogester non andrà a ingrossare questi numeri perché l'azienda, in verità, ha sede in Lombardia e i giudici interpellati sul fallimento sono quelli di Lodi. Ma se Sogester farà crac, gli effetti saranno soprattutto genovesi visto che è proprio intorno al porto del capoluogo ligure che questa società è cresciuta e ha caratterizzato il suo business. Ed è a Genova, conseguentemente, che vi è il maggior numero di autotrasportatori dipendenti. Un altro segno di quella crisi che

ha colpito tutti i porti italiani e che nel capoluogo ligure è costata un calo dei traffici container del 12%.

L'autotrasporto è tra i settori della logistica più in difficoltà: secondo il sindacato Trasporto unito Fiap il 30% della flotta italiana di camion è fermo nei piazzali spesso per manifesta impossibilità anche solo di pagare i rifornimenti di carburante. Il 50% delle imprese italiane di autotrasporto è in ritardo cronico nel pagamento dei contributi previdenziali e degli oneri sociali, con un monte arretrati che solo per quanto riguarda queste voci, supera i 300 milioni di euro. Pesa il calo dei traffici, la concorrenza estera, la debolezza contrattuale nei confronti della committenza. È tutto questo, presumibilmente, ad aver affondato i conti della società per cui è stata aperta la procedura fallimentare lunedì, ma le cui difficoltà si erano già manifestate precedentemente.

Sogester nasce nel 1966 come "Servizi Intermodali Containers", fondata da Giustino Taraschi. Sarà proprio la famiglia Taraschi a seguire l'evoluzione del gruppo e la sua crescita, sino alla massima espansione con impianti a Milano, Genova, La Spezia, Modena, Venezia. I dipendenti totali, nel momento migliore,

sono 230, di cui 197 autisti. Un colosso in un panorama - quello dell'autotrasporto - caratterizzato da una cronica frammentazione. Ma le difficoltà nel far quadrare i bilanci colpiscono grandi e piccoli e Sogester, nell'aprile dell'anno scorso, approda all'amministrazione straordinaria. Commissario: Domenico Gandolfo, che pareva essere riuscito ad acciuffare l'azienda per i capelli, evitando il peggio. Si era trovato un potenziale compratore, la piemontese Defendini, che aveva affittato la società e si preparava a rilevarla. Defendini è noto a Genova anche per aver presentato un'offerta, poi ritirata di fronte alle proteste dei sindacati, per gestire le manovre ferroviarie in porto. L'offerta per Sogester non è stata considerata sufficiente - pare soprattutto sul lato della salvaguardia dell'occupazione - e si è aperta la strada del fallimento. Ma Gandolfo non molla: «Anche con la procedura fallimentare aperta, si può chiudere la vendita» spiegava ieri il commissario: «C'è ancora spazio - aggiunge - per un'ultima offerta». Certo, con i libri in Tribunale è più difficile. Ma si batte ogni strada anche per evitare pesantissimi ricadute occupazionali: «Oggi gli autotrasportatori attivi sono circa un centinaio, 40 le persone in cassa integrazione».

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

l'intervista

È una delle realtà portuali più promettenti del Mediterraneo ed è in continuo sviluppo. Si tratta della Stazioni Marittime Spa di Genova. Abbiamo incontrato il presidente Filippo Schiaffino, che ci ha svelato alcuni segreti e parlato del futuro.

Partiamo dalla città e dal suo rapporto con il porto.

«Genova è una città di straordinaria bellezza e ancora oggi vanta tesori tutti da scoprire. Ne è un esempio Stazioni Marittime, una realtà che affonda le proprie radici agli albori del 1930, quando presero il via i primi consistenti flussi migratori. Incastonata nel cuore del porto antico, è stata protagonista di grandi cambiamenti: importanti lavori di ristrutturazione di tutto il comparto, destinato ad accogliere navi da crociera sempre più grandi, hanno riportato agli antichi splendori sia il Ponte dei Mille, sia il Ponte Andrea Doria, entrambi fulcro delle attività di sbarco e imbarco».

Genova nell'immaginario collettivo è il porto dei migranti e dell'epoca dei transatlantici: come concilia Stazioni Marittime questa eredità con il moderno mercato crocieristico?

«In realtà la vocazione del porto di Genova per i passeggeri parte da più lontano: già nel Medioevo l'area dove ora sorge la stazione marittima di Ponte dei Mille era utilizzata come imbarcadero dai pellegrini diretti verso la Terra Santa. Arrivarono poi i flussi migratori e gli anni dei grandi transatlantici. Stazioni Marittime rappresenta oggi una perfetta sintesi tra un glorioso passato e un presente basato sull'efficienza dei servizi offerti a navi e passeggeri. Gli investimenti realizzati negli ultimi 15 anni mettono l'intero compendio in posizione di eccellenza a livello internazionale».

Che cosa rappresenta il porto di Genova per il traffico passeggeri?

«Genova ha una posizione strategica ed è la naturale porta di collegamento tra l'Europa e il mondo. Oggi come un secolo fa è il porto ideale per le rotte delle navi che trasportano passeggeri e di quelle che trasportano merci».

Come è strutturata l'area passeggeri che gestite? Quali servizi offrite?

«L'area sulla quale sono forniti i servizi portuali è di circa 300mila metri quadrati e dispone di 13 accosti, 11 dei quali ambivalenti, ovvero disponibili sia per navi da crociera, sia per traghetti. Le strutture immobiliari sono l'imponente e recente terminal traghetti di

A Genova le crociere spiccano il volo

Servizi simili a quelli aeroportuali, passeggeri in crescita continua, strutture all'avanguardia. Filippo Schiaffino, presidente di Stazioni Marittime, spiega i segreti del successo del porto ligure

di Carlo Venturi



Calata Chiappella, il terminal di Ponte Colombo, il terminal di Ponte Caracciolo, il terminal crociera di Ponte Andrea Doria e il terminal crociera di Ponte dei Mille; tutti equipaggiati con le più moderne dotazioni. Dai primi Anni 90 a oggi, Stazioni Marittime, insieme all'Autorità Portuale di Genova, ha effettuato importanti investimenti, ridisegnando i profili delle banchine e la visibilità interna, ampliando i piazzali di imbarco, informatizzando le procedure di imbarco, potenziando la security con personale, telecamere e attrezzatura

RX. Le operazioni di biglietteria, di check in e check out sono assicurate da moderni sistemi telematici che riducono al minimo le attese, anche nelle stagioni di punta, proponendo un'organizzazione molto simile a quella aeroportuale. I flussi di traffico sono in continua crescita e sono destinati nell'arco di un biennio a raggiungere i tre milioni e 800mila passeggeri, di cui oltre 800mila crocieristi.

Le crociere sono fondamentali...

«Il mercato crocieristico è in continua crescita e il Mediterraneo è protagoni-

sta perché coniuga interesse storico, artistico, culturale, naturalistico, paesaggistico e gastronomico. Genova in questo contesto opera soprattutto come home port. Grazie alla sua posizione geografica, ai collegamenti e alla vicinanza dell'aeroporto, i passeggeri tedeschi, austriaci, svizzeri, olandesi, francesi e spagnoli (oltre, ovviamente, agli italiani) raggiungono il nostro porto per iniziare la loro vacanza per mare e nel nostro porto sbarcano per ritornare a casa. Negli ultimi anni però Genova è anche una meta turistica per i passeggeri in transito: del resto le attrazioni e le possibilità di escursioni non mancano. Nel comparto delle crociere la crescita dell'ultimo biennio è stata vertiginosa, con percentuali a due cifre; il nostro principale cliente è Msc Crociere, ma vi sono anche Louis Cruises, che il prossimo anno potenzierà la sua presenza, e Royal Caribbean, che nel 2010 genererà un movimento complessivo di oltre 45mila passeggeri».

Progetti per il futuro?

«L'espansione in termini di ormeggi fruibili o di strutture di accoglienza è assicurata da una progettazione molto accurata che renderà disponibile nel prossimo biennio un nuovo accosto per le navi da crociera di ultima generazione a Ponte dei Mille. La ristrutturazione del corpo centrale dell'edificio del Ponte Andrea Doria (per rendere ancor più efficienti le operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri), la realizzazione di un'ulteriore banchina destinata alle crociere al Ponte Parodi con una struttura di accoglienza e, infine, la creazione di un nuovo polo portuale dedicato ai traffici extra Schengen nel Porto di Voltri costituiscono il fulcro dello sviluppo delle attività e delle infrastrutture societarie. La prospettiva è molto interessante ed è rivolta a nuove acquisizioni commerciali che, una volta realizzate, rafforzeranno la posizione di Stazioni Marittime come centro d'eccellenza del Mediterraneo».

The cruise business takes off in Genoa

Airport-style services, growing passenger numbers, cutting-edge structures. Filippo Schiaffino, president of Stazioni Marittime, explains the secret of the Ligurian port's success.

INTERVISTA AL PRESIDENTE CAMERALE ROBERTO NARDI

L'analisi dell'oggi che serve a preparararci per il domani



Roberto Nardi

La conoscenza di quanto avviene intorno a noi non è certo solo e unicamente la derivata dai dati disponibili. Però avere dei dati aiuta. Ed è per questo che - certo senza considerare come motore principale la "Critica della ragion pratica" di Emanuel Kant - la Camera di Commercio di Livorno, come altre del panorama nazionale, tiene del giusto conto il lavoro della sua azienda speciale "Centro studi e ricerche" diretta da un funzionario di lungo corso com'è Renzo Pratesi.

Un lavoro che è la base di questo Quaderno, e sul quale abbiamo voluto sentire l'opinione del presidente della Camera labronica, Roberto Nardi, anche in vista di un appuntamento ormai

prossimo, quello del consuntivo definitivo dell'indagine statistica e ponderata sull'economia della provincia labronica nel 2009.

"E' ovvio che solo nel prossimo maggio, quando avremo a disposizione i dati definitivi raccolti dai nostri uffici - sottolinea il presidente Nardi - potremo valutare correttamente l'andamento economico del 2009 e fare anche qualche previsione abbastanza centrata su quanto

dovremo aspettarci da questo 2010 e forse anche successivamente. La presentazione dei dati definitivi dunque, si prospetta come un'occasione significativa per fare il punto della dinamica economica della provincia, tanto che abbiamo pensato di farne un evento, invitando anche esponenti dei governi nazionale e regionale.

"Sulla base dei dati attuali, che costituiscono il *corpus* di questo Quaderno, possiamo tuttavia già prospettare alcune valutazioni generali sull'economia della nostra provincia. La prima e più evidente è che le dinamiche economiche locali che emergono dagli elementi a disposizione si discostano in alcuni punti, e non in maniera marginale, da quelle che appaiono dai dati Irpet regionali, dove si configurano situazioni più macro-estese e meno puntiformi. Voglio dire che la provincia livornese è assai meno sensibile della regione Toscana agli effetti delle crisi endogene, perché dipende assai meno, nella sua economia, da quanto arriva dall'esterno del territorio, con la sola - o almeno la principale - eccezione che ri- ➔

guarda i traffici portuali di Livorno e di Piombino.

“Allo stesso tempo però, e qui sta l’aspetto più preoccupante, se le crisi che vengono dall’esterno sono registrate con minori picchi, i loro riflessi appaiono spalmati in un periodo più lungo e tendono quindi a prolungarsi quando altrove si intravedono già i primi segni di ripresa. Morale: senza pretendere di avere la sfera di cristallo, sulla base dei dati in questione pensiamo che il 2010 sarà un anno con parecchie contraddizioni per l’economia, e che solo nel 2013 potremo totalmente uscire dalla crisi e tornare ai livelli precedenti.

“Per quello che riguarda più direttamente la portualità, si intravede che i traffici marittimi sono in leggera ma costante ripresa dopo i picchi negativi dell’inizio 2009 e che la

frenata dei consumi sembra essersi arrestata. Incide tuttavia anche sugli aspetti economici del lavoro del porto la scarsa elasticità del sistema per quanto concerne i posti di lavoro: dove si fa presto a perderne, con una corrispondente crescita della disoccupazione, ma occorre poi tempo per risalire la china.

“Va anche considerato, mettendo a fuoco gli aspetti non marginali che risultano dai dati in questione, che il porto, ogni porto, è in sostanza un distretto a se, dove la vera selezione non avviene - salvo casi particolari - al suo interno, bensì cercando di chiudere la porta davanti a chi vorrebbe entrare. Questa mancanza di elasticità del distretto è caratteristica, ma porta anche al risultato che le situazioni interne prima di collassare riescono a “dimagrire” anche parecchio. Mentre in altri comparti

ovviamente la mortalità delle imprese nei periodi di crisi è assai più alta.

“Se ne deduce che la capacità di resistenza delle imprese portuali e quindi dei distretti portuali - conclude il presidente Nardi - non è tanto, o soltanto, legata alle capacità delle stesse di creare lavoro o sviluppo, quanto alla realtà in cui operano, che tenendo fuori la concorrenza esterna alla fine riesce a difendere l’esistente. Di contro il vero pericolo è che se non venisse utilizzato questo periodo temporale che ci separa dalla vera ripresa per migliorare la competitività - e quindi anche certe strutture - del sistema porto, potremmo trovarci in forti difficoltà quando la ripresa busserà alle porte e altri scali avranno realizzato quanto il mercato chiederà con forza a quel momento”. ■

Matteoli: «Nessuna scrematura per le 16 offerte Tirrenia. Tutti in gara»

«Le 16 dichiarazioni di intenti pervenute alla commissione sono ritenute tutte valide e tutte hanno i requisiti». Lo ha detto ieri il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, intervenendo sulla questione della privatizzazione della Tirrenia, ed escludendo a questo punto la possibilità di una ulteriore selezione. «La scrematura non c'è, ora si va alla gara definitiva da concludersi entro il 30 settembre» ha precisato il ministro.

A scendere in campo, diversi big del settore tra cui Grimaldi, Gran-

di Navi Veloci, la Moby Lines di Vincenzo Onorato, la Snav di Gianluigi Aponte. Tra le novità, anche l'impegno di Cassa Depositi e Prestiti e quello di Mediterranea Holding di Navigazione, la newco costituita dalla Lauro Shipping dell'armatore napoletano Salvatore Lauro, dalla Regione Sicilia e dal fondo Cape, che starebbe lavorando a un dettagliato piano industriale. Sulla strada della privatizzazione di Tirrenia, resta comunque l'ombra della procedura di infrazione aperta da Bruxelles e che contesta la proroga delle convenzioni

statali alla compagnia. Un aspetto che agita sia il mondo armatoriale, con Confitarma che ha espresso forti preoccupazioni, sia il mondo sindacale, che in proposito ha chiesto regole certe e di maggiore trasparenza. Su quest'ultimo punto, dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono arrivate nei giorni scorsi alcune assicurazioni: non ci sono contestazioni nel merito della procedura di privatizzazione e la risposta che il Governo sta preparando ai rilievi mossi dalla Commissione dovrebbe garantire i tempi previsti per l'aggiudicazione della gara.

LA PORT AUTHORITY HA SUPERATO UNO DEGLI ULTIMI OSTACOLI PER REALIZZARE IL TERMINAL

Regione, la Maersk supera la valutazione ambientale

Il progetto è stato adeguato a tutte le prescrizioni

ERMANN0 BRANCA
VADO LIGURE

La piattaforma Maersk ha superato la valutazione di impatto ambientale della Regione. Ieri il Comitato tecnico formato dai dirigenti regionali e da tecnici esterni ha dato il via libera al terminal container in considerazione del fatto che il progetto ha recepito tutte le osservazioni che erano state formulate in prima istanza.

In particolare, il Comitato tecnico aveva chiesto che

non venisse realizzato un accosto petrolifero temporaneo, che venissero previsti consistenti elementi di mitigazione dell'impatto visivo della piattaforma da terra, che venisse integrato il sistema di monitoraggio dell'aria e dei rumori, che venisse perfezionato il modello idrodinamico della piattaforma per la verifica degli effetti sulle correnti marine, che venissero previste la movimentazione dei container sulla piattaforma solo per mezzo di trattori elettrici e

che venissero avviate campagne per il monitoraggio della fauna marina prima, durante e dopo i lavori. Il Comitato tecnico regionale ha riconosciuto inoltre che la soluzione adottata con la viabilità in sovrappasso sull'Aurelia rappresenta l'ipotesi di minor impatto nella zona di radicamento a terra della piazzataforma. Infine, i tecnici hanno raccomandato il riutilizzo del materiale ricavato durante le fasi di scavo.

La Valutazione di impatto

ambientale favorevole dovrà ora essere recepita in una delibera formale dalla giunta. Si tratta di uno degli ultimi ostacoli che restavano da superare alla Port Authority e alla Maersk nella complessa procedura

che si protrae da anni. Proprio nei giorni scorsi, del resto, l'Authority ha ufficializzato anche la cordata di banche che ha vinto la gara per finanziare i 300 milioni di opere a cui si aggiungeranno i 150 che verranno cofinanziati da Maersk.

GIRO DI VITE DELLA FORZA NATO IN SOMALIA

Pirati, affondata una nave madre

Il gruppo Messina: «Servono guardie privati o militari a bordo»

Una nave da guerra danese della forza militare della Nato ha affondato una nave madre dei pirati somali, dopo avere costretto i banditi a lasciare la nave, sulla quale erano state trovate tutte le attrezzature necessarie per gli attacchi al largo delle acque somale. Con le più favorevoli condizioni meteo-marine, i prossimi tre mesi sono considerati quelli più rischiosi per gli attacchi alle navi mercantili.

Secondo i dati di Atlante, oltre 400 imbarcazioni hanno subito attacchi dai pirati nel 2009, 116 solo nelle acque del Golfo di Aden e 80 al largo delle coste somale. La Dnm, società bresciana specializzata nel «maritime risk management» ha tracciato un identikit dei pirati di Aden. I pescatori somali contribuiscono con le loro capacità nautiche e la conoscenza dei mari, mentre il grosso delle forze d'attacco è costituito da ex miliziani già utilizzati negli scontri tra i clan somali. Tecnici esperti curano la logistica e le attrezzature, tra cui i Gps, e sono affiancati da una fitta rete di intelligence portuale transnazionale.

Sempre più audaci, ora i pirati spostano la propria sfera di azione verso l'Oceano Indiano, si spingono al largo delle Seychelles, insidiano non più solo pescherecci e portacontainer, ma anche navi da crociera e imbarcazioni da diporto. La pericolosità dell'area è tale che l'Unione europea (a cui le Nazioni Unite han-

no affidato il mantenimento della sicurezza nella zona assieme alla Nato) ha autorizzato il rinnovo per tutto il 2010 dell'operazione Atalanta, nata dall'esigenza di scortare gli aiuti del Wfp (World food programme) alla Somalia.

L'Italia contribuisce attivamente a queste missioni, con un rilevante supporto militare e finanziario e guidando l'operazione Atalanta. Una flotta composta da navi di Ue, Russia, Cina, Stati Uniti e altre nazioni sta pattugliando il Golfo di Aden. Mediamente ogni giorno 17 navi offrono servizi per la sicurezza in un corridoio di mare in cui circolano circa 30.000 navi commerciali all'anno. Ma non basta.

«Ogni giorno - racconta al convegno il comandante Armando Cervetto, responsabile della flotta Messina - 2-3 nostre navi attraversano la zona pericolosa. Abbiamo subito già sei attacchi, tutti sventati. La nostra gente ha paura. Per garantire sicurezza agli equipaggi siamo costretti ad allungare la rotta di sei giorni e mezzo, tredici tra andata e ritorno. I costi sono altissimi. Noi chiediamo innanzi tutto interventi a terra, perché i covi dei pirati e i posti dove sono ormeggiate le navi sequestrate sono noti, e si vedono anche su Google. Poi che si organizzino convogli protetti anche a Sud. Infine, che il governo mandi militari italiani a bordo delle navi o ci autorizzi a ingaggiare scorte armate di privati».

NEL 2009 PERDITE PER 176 MILIONI DI EURO



Italia Marittima, profondo rosso

La crisi picchia forte sui conti delle società dello shipping. Italia Marittima ha chiuso il 2009 con una perdita di circa 176 milioni di euro, a fronte di un capitale sociale di 39 milioni e mezzo e di un patrimonio netto di 239.314.000 euro.

L'esercizio 2008 era stato chiuso con una perdita netta di 8.398.110

euro, quello 2007 con un utile di 4.189.146 euro.

Italia Marittima (ex Lloyd Triestino), presieduta da Pier Luigi Maneschi, è una compagnia interamente controllata da Balsam Estate, una società registrata in Olanda di proprietà del gruppo Evergreen, tra i leader mondiale nel trasporto dei container su servizi di linea.

I DATI DI TRAFFICO DI GENNAIO A STAZIONI MARITTIME

Crociere e traghetti, Genova cresce ancora

Ma le merci su rotabili continuano a subire gli effetti della crisi

Il mese di gennaio 2010 si attesta sull'andamento degli ultimi mesi del 2009 sia per quanto riguarda il traffico crociere che per quanto riguarda il traffico traghetti nel porto di Genova. Ancora in calo il traffico commerciale (merci su rotabili). Complessivamente, tra passeggeri crociere e traghetti, nel mese di gennaio si è registrato un incremento di 10.500 passeggeri (oltre +9%), dovuto in buona parte alla crescita del traffico crocieristico.

Per quanto riguarda le crociere, il mese di Gennaio 2010 ha registrato 42.499 passeggeri, portando un altro record: quello scorso è stato infatti il gennaio più prolifico dal 1985 ad oggi. Rispetto al gennaio 2009, in particolare, si sono registrati oltre 10.000 crocieristi in più, pari ad una percentuale di incremento oltre il 31%.

Sempre in crescita i volumi di Msc Crociere: +4.000 passeggeri rispetto al Gennaio 2009 per la quasi totalità di tipologia home-port (cioè inizio e fine crociera), testimonianza chia-



Una nave Msc al porto di Genova

ra del ruolo strategico di Genova per questa compagnia. Da porre in forte rilievo l'importante crescita dei volumi di Louis Cruise Line che ha effettuato 4 scali (contro un unico scalo del gennaio 2009) passando dagli 800 passeggeri del gennaio 2009 agli oltre 7.200 del gennaio 2010 (+6.400 pax circa). L'incremento è dovuto al posizionamento su Genova della M/n Louis Majesty,

unità da poco acquistata e di dimensioni maggiori rispetto alla M/n Coral. Circa il traffico traghetti, Gennaio ha chiuso con un 81.156 passeggeri (+0,47% rispetto al Gennaio 2009), 34.285 veicoli (+8,36%), 827 moto (+177%), 140.506 metri lineari (-15,12%). Si registra pertanto una sostanziale tenuta dei passeggeri, mentre i metri lineari continuano a diminuire, segno di una crisi globale generalizzata ancora in atto.

PER LE NAVI DA CROCIERA

Infermieri del mare primo corso ad hoc

Nove giovani laureati in scienze infermieristiche, fra cui sette donne, che per un anno frequenteranno lezioni teoriche sul soccorso e il recupero dei naufraghi, sull'assistenza a bordo delle unità navali militari, sulle emergenze in mare nel periodo estivo.

E acquisiranno competenze in infermieristica iperbarica e nell'assistenza di passeggeri ed equipaggio delle navi da crociera.

Non solo: indossato il camice bianco, gli aspiranti infermieri del mare faranno esperienza a bordo di motovedette in missione e navi da crociera. «Con il Master in infermieristica del mare dell'Università Sapienza di Roma arriviamo primi in Italia, ma anche a livello internazionale», spiega Marco Buggi, coordinatore del corso di laurea in scienze infermieristiche della Sapienza e del primo master ad hoc, inaugurato nei giorni scorsi con una cerimonia a bordo della nave "Pacifica" nel porto di Civitavecchia.