

Panigaglia: il no definitivo del Comune della Spezia



LA SPEZIA - Si è svolta la I Commissione Consiliare per discutere del **P.I.E. Piano di Emergenza Esterna del rigassificatore di Panigaglia**

"la Commissione non ritiene di proporre modifiche a quanto già deliberato dal Consiglio Comunale" la lapidaria affermazione del presidente **Flavio Cavallini** al termine dei lavori che hanno nuovamente preso in esame il rigassificatore. La Commissione si è svolta alla presenza del vice

Prefetto Vicario **Annunziata Gallo**, del dirigente **Emanuele D'Amico** (vice prefetto aggiunto - protezione civile, Difesa Civile - coord. Soccorso Pubblico) del vice sindaco **Maurizio Graziano**, dell'assessore **Laura Rocco** e del comandante della polizia municipale **Alberto Pagliani**.

Nel corso della riunione il Comune della Spezia ha dato atto alla Prefettura di avere redatto un piano sostitutivo che per

troppi anni è stato provvisorio ma i commissari hanno evidenziato che nessuno è stato mai in grado, soprattutto per quanto concerne i problemi legati alla nave e al fatto che l'impianto da taluni considerati di priorità nazionale, assieme alla base navale potrebbe costituire un elemento di "interesse" per il terrorismo.

Per i commissari il Piano Emergenza esterno non dà adeguate risposte a tutti i problemi della sicurezza infatti, pur prendendo atto che è stata rigorosamente rispettata la normativa per l'attuazione del P.I.E., mancano risposte che i commissari ritengono doverose per tutelare la collettività spezzina.

Cavallini però tiene a precisare che vi sono contraddizioni fra le garanzie e le analisi del piano e afferma "l'unica strada di collegamento manca di requisiti necessari per garantire gli interventi previsti. È imbarazzante che ciò non venga preso in esame ma, anzi, vengano trovate giustificazioni che in caso di emergenza potrebbero rivelarsi

fatali per la sicurezza della popolazione. Vorrei a tal proposito citare uno stralcio del Piano che invita la popolazione in caso di incidente a: permanere o portarsi all'interno dei fabbricati; chiudere le finestre e le porte; staccare gli impianti di condizionamento che aspirano aria esterna; stazionare nei locali ubicati in posizione contrapposta rispetto al deposito. Misure evidentemente insignificanti in caso di incidente.

Inoltre - continua Cavallini - è appurato che se oggi dovesse essere fatto ex novo, quel sito non avrebbe i pareri favorevoli poiché manca di tutti i requisiti necessari. Pertanto il nostro no è stato non solo al paventato raddoppio ma anche al mantenimento del rigassificatore. L'auspicio è che ora le autorità preposte si mettano intorno a un tavolo e trovino una soluzione per garantire il lavoro ai dipendenti attuali e si adoperino per riconvertire l'area, altrimenti saranno altri organi non politici a dover assumere le dovute decisioni."

ACCORDO BURLANDO SCHIFFINI

Il rammarico dei lavoratori

LA SPEZIA - I lavoratori di Panigaglia apprendono con rammarico l'accordo sottoscritto dal Candidato a Presidente delle Regione Liguria, **Claudio Burlando**, con **Schiffini**.

L'accordo sottoscritto, che tra l'altro prevede una concreta presa di posizione della nuova

giunta regionale, se sarà ancora guidata dal Centro sinistra di **Burlando**, contro il raddoppio del rigassificatore di Panigaglia, lascia tutti noi sconcertati.

L'ambientalismo interessato di **Schiffini** e dei suoi pochi "adepti" non può certamente rappresentare l'intera opinione pubblica;

creerà certamente imbarazzo all'intero Partito democratico che da oggi, dovrà sottostare ai **diktat dell'imprenditore inventatosi ambientalista**.

Auguriamo al candidato Presidente **Burlando** che i pochi voti della lista "pseudo ambientali-

sta", che non andranno al suo avversario, riescano ad essere comunque superiori a tutti i voti dei dipendenti, diretti ed indiretti, familiari, amici e sostenitori di Panigaglia che, certamente, passeranno al Centrodestra.

I lavoratori di Panigaglia

INAUGURATA LA NUOVA SEDE DI SESTRI PONENTE

Porto e hi-tech, Abb premia Genova

Trenta milioni di euro per realizzare il Green Building. Giallo sull'assenza di Finmeccanica

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Ieri, è arrivato il grande giorno per la Asea Brown Boveri, oggi meglio conosciuta come Abb, la società svizzero-svedese operante nel settore dell'automazione e dell'energia. Lasciati i vecchi edifici di Sestri Ponente, quelli in cui si era insediata all'epoca dell'acquisizione della Elsas Bailey, l'azienda si è in sostanza spostata di poche centinaia di metri, in un palazzo nuovo di zecca, costruito in due anni da Copsette, per un investimento complessivo di 30 milioni di euro.

Il palazzo ha anche un nome, come gli alberghi o gli edifici di una volta: Green Building, che dicono costruito nel segno dell'efficienza energetica e di un basso impatto ambientale. A Genova Abb impiega oltre 350 dipendenti, su oltre 5.000 in Italia. Lo scorso anno ci sono state diverse assunzioni: quaranta persone, tra tecnici e ingegneri. Sotto la Lanterna non c'è attività produttiva, ma uffici e laboratori per funzioni di ingegneria, produzione, ricerca e sviluppo, vendita e servizi.

L'investimento di Abb sul territorio genovese può fare pensare a buone prospettive per il futuro: per le relazioni con l'università, già oggi in corso, e per gli aspetti legati al progetto della "cittadella tecnolo-

gia", sugli Erzelli, la collina alle spalle di Sestri. Ma ci sono anche degli aspetti innovativi legati al porto: in particolare, la cosiddetta "elettrificazione delle banchine", un progetto che dovrebbe partire proprio quest'anno con i lavori di riqualificazione ambientale dei bacini alle Riparazioni navali: un esperimento, per poter un giorno applicare la short connection, cioè la possibilità per le navi che arrivano in porto di poter spegnere i motori e attaccarsi alla rete elettrica a terra.

Trattandosi di industria genovese, anche ieri non sono mancate le polemiche: in particolare, ha destato scalpore un'uscita di Salvini riferita al responsabile della divisione Power Systems di Abb Italia, Giovanni Battista Ferrari, il numero uno a Genova per la multinazionale. Il leader di Confindustria lo ha ringraziato pubblicamente per il «suo

impegno nella giunta dell'associazione». Affermazione che qualcuno pare aver interpretato come una sorta di investitura del manager alla vicepresidenza di Confindustria Genova, dopo l'addio di Giuseppe Zampini, amministratore delegato di Ansaldo Energia, che rappresentava la potente fazione di Finmeccanica fino all'uscita di scena dopo le divergenze relative all'elezione del segretario generale dell'associazione. «Calvini non penserà mica di voler sostituire Abb con Finmeccanica...» si è lasciato sfuggire qualcuno in platea. Però, da Confindustria precisano che le cose non stanno così: Ferrari è in giunta da aprile 2009, Abb è in associazione dal 1992. E una cosa è la giunta, dove c'è Ferrari un'altra è il consiglio direttivo, dal quale si è dimesso Zampini. Insomma, nessuna dichiarazione da leggere in controluce.

Tuttavia, che tra i vertici di Confindustria e lo stato maggiore di Finmeccanica ci sia ancora il gelo, è un dato di fatto. E forse un indizio si può leggere anche nel fatto che ieri non c'era nessun elemento di spicco del gruppo di Stato a festeggiare il palazzo verde di Abb, nonostante gli svizzero-svedesi siano praticamente loro vicini di casa.

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA FRASE

**Giovanni Calvini
(Confindustria):
«Ringrazio Ferrari
per il suo impegno
nella nostra giunta»**

PILOTINA BLOG
C'È BISOGNO
DI PIANI LOGISTICI,
NON DI FAVOLE

GIORGIO CAROZZI

Sgomberiamo il campo da ipotesi progettuali del tutto sganciate dalla realtà, diamo per una volta numeri certi sui traffici containerizzati del sistema dei porti dell'Alto Tirreno. Un dato colpisce sopra tutti: in quasi vent'anni, fra il 1991 il 2009, solo nel 2007 si è raggiunto un tasso di utilizzazione dei terminal container del 90%. Il dato di partenza è quello del 1991, con il 57%, sceso al 50% l'anno successivo. Poi una salita pressoché costante: l'81% del 2000, il picco del 90% nel 2007 e una nuova discesa, all'80% nel 2008 e al 65% nel 2009. Con la previsione di mantenere questo trend, inferiore al 70%, almeno per i prossimi 5 anni. Il secondo dato significativo è quello della domanda rispetto alla capacità dei terminal. In questo caso la crescita è costante, dalla domanda di 689.000 teu del 1991 a fronte di una capacità di 1.200.000 teu al picco di domanda di 3.343.000 teu del 2007 a fronte di una capacità di 3.705.000 teu. Per il 2009 la domanda è stata di 2.657.000 teu rispetto a una capacità di 4.060.000 teu. Nell'arco dei prossimi 5 anni, la domanda dovrebbe risalire ai livelli del 2008, attorno ai 3.200.000 teu, rispetto a una capacità di 5.910.000 teu con la realizzazione delle opere già approvate. Emerge con chiarezza che il sistema portuale dell'Alto Tirreno non soffre di mancanza di capacità, ma di collegamenti rapidi ed efficienti con il suo mercato di riferimento. E si smontano ipotesi come quella del cosiddetto bruco per il trasferimento dei container da Voltri ad un inland terminal nell'alessandrino. Sulla base dei dati reali, è evidente l'urgenza di investimenti adeguati alla nostra realtà, per eliminare i colli di bottiglia all'esterno dei porti e per rendere più efficiente il sistema. E anche per razionalizzare traffici specializzati importanti, da quelli delle rinfuse all'ortofrutta e alle auto. Un traffico di 10 milioni di container al servizio di un bruco, potrebbe essere eventualmente ipotizzato solo dopo il 2030, a condizione però della contemporanea chiusura di tutti i terminal esistenti. Una follia. Di questi temi si occupa la nuova puntata di Pilotina Blog, on-line da oggi.

LA REAZIONE ALLA PROPOSTA DI MUSSO (PDL)

«Niente fortini a bordo delle navi»

I sindacati dicono no alla proposta di imbarcare guardie armate. «Rischi troppo elevati»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. I marittimi sono le prime vittime della pirateria nel golfo di Aden. Sono più di 600 gli ostaggi in mano ai pirati e tre di loro hanno perso la vita per gli stenti durante la prigionia. La sicurezza che la comunità internazionale sta cercando di garantire riguarda in primo luogo loro.

Per aumentare la protezione delle navi in transito lungo e al largo delle coste somale, la scorsa settimana il senato italiano ha votato un ordine del giorno che impegna il governo a rendere legale l'imbarco di personale armato a bordo dei mercantili. La proposta, fatta propria dal senatore Enrico Musso che vorrebbe inserirla in un disegno di legge, divide gli armatori, alcuni favorevoli altri contrari o dubbiosi, ma trova l'opposizione compatta dei sindacati italiani e internazionali. «La giudichiamo pericolosissima e negativa» afferma Roberto Luvini, responsabile marittimi della Filt-Cgil. E Remo Di Fiore, rappresentante italiano della federazione internazionale Itf, aggiunge: «Non è possibile trasformare la nave in un fortino armato». Per il momento tacciono le compagnie di assicurazione del ramo marine, una delle categorie che faranno pesare le loro scelte in ogni decisione che verrà presa in questo senso. Eppure il problema degli attacchi è all'ordine del giorno e i premi per le navi che attraversano zone infestate da pirati sono

anche dieci volte superiori a quelli normali. «Finora - spiega il broker assicurativo di un'agenzia genovese - non mi è mai capitato di veder passare sul mio tavolo un contratto con una clausola che preveda l'impiego di armi a bordo. Non mi è neanche mai arrivata una richiesta di chiarimenti su che cosa fare nel caso ipotetico che ciò accadesse. Abbiamo clienti in tutto il mondo, quotidianamente trattiamo navi nella zona del golfo di Aden. Se questa misura fosse stata presa in considerazione seriamente dagli armatori lo avremmo saputo».

L'indicazione del senato italiano di consentire l'utilizzo di personale armato a bordo è però già una realtà in due paesi europei, la Spagna e il Belgio. E il consiglio di sicurezza dell'Onu ha dato il suo via libera nel 2008. Secondo Luvini, tuttavia, «non si può pensare che il lavoratore debba armarsi per andare sul luogo di lavoro. Le nostre navi non possono fare a meno di attraversare quell'area, è il governo che deve proteggerle». La questione ruota probabilmente proprio intorno a chi deve farsi carico della sicurezza e delle relative spese. Al personale privato armato dovrebbero pensare gli armatori, mentre le navi di scorta sono pagate dallo Stato. Una soluzione di compromesso potrebbe essere quella di imbarcare soldati a bordo quando la nave esce dai canali protetti e si addentra in acque pericolose. Chi deve occuparsene, però, resta sordo alle richieste di aiuto. Il senatore Musso ha in-

viato lo scorso ottobre un'interrogazione ai ministri degli Esteri, delle Infrastrutture e Trasporti e delle Politiche comunitarie, chiedendo soluzioni concordate a livello internazionale, pattugliamenti congiunti con altri paesi e il via libera alle scorte armate a bordo, senza ottenere alcuna risposta. Stessa sorte hanno avuto le richieste del sindacato. «Non riusciamo - lamenta Luvini - a intavolare un discorso con gli organi competenti. Quando fu sequestrato il "Bucaneer" ci siamo rivolti alla Farnesina e al Comando delle Capitanerie, ma non ci hanno risposto. Temo che si ricomincerà a parlarne solamente quando ci sarà un nuovo sequestro o un morto».

La scorta navale è per i sindacalisti l'unica opzione possibile. «L'Itf - afferma Di Fiore - è fermamente contraria a uomini armati a bordo e i sindacati italiani sono sulla stessa linea. Si metterebbe a rischio l'incolumità dell'equipaggio, del carico e della stessa nave. Si immagini se venisse usato un bazooka contro una petroliera. Bisogna invece aumentare le forze di protezione e i sistemi di vigilanza, allargare i canali protetti e far capire agli armatori che devono passare per questi canali». Resta infine un grande interrogativo: tutti sanno dove sono le basi da cui partono i pirati e «non si capisce perché non si impediscano le azioni» si chiede Luvini. «Le tecnologie per intervenire - chiosa Di Fiore - esistono. Manca la volontà politica di farlo».

Porto inquinante si faccia qualcosa

Ho letto con piacere del progetto Green Port contro l'inquinamento prodotto dalle emissioni delle navi attraccate nell'area delle riparazioni navali. Ne beneficeranno i lavoratori dell'area e il quartiere di Carignano. È stato presentato come un progetto pilota a livello nazionale che sarà poi esteso a Savona e La Spezia. Non si è però tenuto conto che il problema non tocca solo l'area delle riparazioni e il quartiere di Carignano. Gli abitanti del quartiere di San Teodoro e di Sampierdarena, che già devono sopportare l'inquinamento prodotto dalla centrale a carbone Enel, lamentano anche quello provocato quotidianamente dal gran numero di navi e traghetti che, soprattutto in estate, approdano e stazionano con i motori accesi a tutte le banchine del porto. Spero che si preveda di fare qualcosa anche per la salute degli abitanti di questa parte della città

MARINA BELLINAZZO E-MAIL

«Il porto di Piombino modello europeo»

PIOMBINO - «Per rilanciare lo sviluppo economico occorre ripartire dalle infrastrutture, a maggior ragione un paese come il nostro che per troppi anni è rimasto fermo». Lo ha sostenuto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli, che ha partecipato Sabato al convegno, (continua a pagina 4)



Luciano Guerrieri

Il porto di Piombino

ganizzato dall'Autorità portuale di Piombino in collaborazione con Confindustria Livorno, "Bonifiche e infrastrutture per lo sviluppo dell'industria e del porto".

Durante la discussione cui hanno partecipato, oltre a Matteoli, l'assessore alle Infrastrutture della Regione Toscana, il presidente di Sat, il sindaco di Piombino, il presidente di Confindustria Livorno e quello dell'Autorità portuale di Piombino, Luciano Guerrieri, sono stati affrontati i temi del potenziamento delle infrastrutture di Piombino, a partire dalla realizzazione di una nuova strada di accesso alla città, lo sviluppo del porto e il rilancio dell'attività industriale.

«Gli interventi programmati fanno di Piombino una piattaforma logistica importante, simile ad alcune che ci sono già in Europa e che si affacciano sul Mediterraneo in maniera prepotente - ha spiegato Matteoli - Piombino può avere una caratteristica di questo tipo, quindi un futuro più sicuro per le nuove generazioni». Il programma di potenziamento delle infrastrutture comprende la realizzazione da parte di Sat del prolungamento della strada statale 398 da Montegemoli fino al porto, complementare alla realizzazione dell'autostrada A12 Cecina - Civitavecchia.

I lavori per la nuova strada avranno inizio a Gennaio del 2011, come ha confermato il presidente di Sat, Antonio Bargone. «C'è un impegno che deriva dalla prescrizione delle delibere Cipe, con cui si prevede la realizzazione dell'asse di penetrazione al porto di Piombino e dell'asse Marrocone - Chioma - ha detto Bargone - un impegno che da parte nostra non è mai stato messo in discussione».

Il quadro tracciato nel corso del convegno fa emergere Piombino come «un distretto industriale di ispi-

razione europea - ha aggiunto l'assessore regionale Riccardo Conti - in cui un adeguato sviluppo infrastrutturale si accompagna alla qualificazione economica, sviluppo di porti e retro-porti e alle necessarie opere di bonifica».

Piattaforma Savona-Vado impostato finanziamento

SAVONA - L'Autorità portuale di Savona ha impostato, con riferimento alla Finanziaria del 2006 e al precedente studio dell'Università Bocconi, il finanziamento della piattaforma di Vado, attraverso l'utilizzo di parte del gettito Iva prodotto dall'esercizio della stessa.

Questa impostazione, seguita per la prima volta in Italia, prevede un forte coinvolgimento degli Istituti di credito, non solo sul piano finanziario ma anche e soprattutto nella verifica e nella valutazione dei parametri relativi alla credibilità dell'opera e dello sviluppo economico da essa generato. A seguito di procedura di gara è stata formalizzata l'offerta relativa al finanziamento

(continua a pagina 4)

Piattaforma Savona-Vado

della quota pubblica della piattaforma (300 milioni), a cui si uniscono per 150 milioni fondi privati messi a disposizione della società Apm Terminals del Gruppo Maersk.

Il pool di banche che ha formulato l'offerta è costituito da Bnl - Gruppo Bnp Paribas / Biis / Mps Capital Service / Banca Popolare di Vicenza. Di particolare rilievo il ruolo avuto da Bnl Paribas (capofila del raggruppamento) che, in un momento certamente non facile per la situazione generale del credito, ha saputo approfondire i dati economici dell'operazione e su questi ha coinvolto le altre banche della compagine.

L'Autorità portuale di Savona ritiene che questo fatto possa essere propedeutico anche al consolidamento del concetto di autonomia finanziaria, tema sui quali, con il prezioso aiuto dell'VIII Commissione del Senato, si sta procedendo speditamente.



In primo piano Kees Weststrate e Charley Dietvorst

Il road show Uir fa tappa a Bari **Un interporto ha futuro solo con validi raccordi alla rete trasportistica**

di Salvatore Burgarella

BARI - «La differenza tra i porti e gli interporti italiani e quelli olandesi non è fondamentalmente a livello di strutture terminalistiche ma sta nel collegamento alla rete trasportistica nazionale e internazionale». E' con queste parole dette a margine del convegno barese dedicato al ruolo delle infrastrutture strategiche al servizio di porti, interporti e distriparks, che Charley Dietvorst, direttore generale dell'Interporto Regionale della Puglia, ha posto l'accento sull'aspetto più richiamato negli interventi dei relatori. L'appuntamento, inserito nel road show che

(continua in ultima pagina)

Un interporto ha futuro

Uir (Unione Interporti Riuniti) sta ultimando in alcune delle più significative realtà interportuali italiane per presentare lo studio del Censis sul settore, è servito a focalizzare l'attenzione su una struttura che negli ultimi anni si è molto sviluppata sia per dotazioni che per traffico merci.

Ad introdurre gli interventi coordinati dal collega giornalista Gianfranco Summo è stato il presidente dell'Interporto Regionale della Puglia, Emanuele Degennaro. «Oggi l'interporto di Bari ha un'area di 500.000 metri quadrati, edifici logistici per circa 100 mila metri quadrati, sono presenti 27 aziende e dà lavoro a circa 900 dipendenti. Ogni giorno vi entrano ed escono circa 1.300 veicoli commerciali da e verso destinazioni nazionali e internazionali. Recentemente l'interporto ha acquisito anche la funzione di varco doganale. La piattaforma intermodale - ha

detto Degennaro - è stata realizzata al 90% e a breve, grazie ai finanziamenti regionali e comunitari 2007 / 2013 verrà dotato di gru a ponte e gru su gomma».

«A questa importante macchina che stiamo completando mancava un pilota di "Formula Uno" ed è per questo che abbiamo coinvolto in questo nostro progetto Charley Dietvorst, un olandese di Rotterdam con una esperienza trentennale nella logistica, affidandogli la direzione generale».

Nel suo intervento il manager olandese ha ricordato i vari interventi in programma sia dal punto di vista infrastrutturale, come il collegamento diretto con l'autostrada, che organizzativo, evidenziando che la sua scelta di lavorare a Bari è motivata dalle potenzialità che ha l'interporto. «La sua posizione è veramente unica se consideriamo le opportunità di collegamento con la regione balcanica. Le sue potenzialità sono assolutamente straordinarie. Così come la possibilità di collegarsi con il Nord Italia su strada o per ferrovia su assi non congestionati. Ad e-

semplio a Rotterdam c'è molta contenzione specialmente per quanto riguarda il trasporto su gomma cosa che qui non accade. Abbiamo spazi per poter crescere. Già adesso c'è un buon movimento di merci che arrivano qui su rotaia e che vengono trasferite su trailer fino al porto di Bari dove vengono imbarcate su traghetti diretti a Patrasso. Il servizio che offriamo è efficiente ed ha costi competitivi. Il nostro obiettivo è quello di arrivare ad una superficie complessiva di circa un milione di metri quadrati». Dopo aver ricordato l'attenzione verso le tematiche ambientali Dietvorst ha riferito che in un suo recente viaggio in Cina gli operatori asiatici hanno detto di preferire i porti del Nord Europa per evitare i tempi di sdoganamento troppo lunghi che esistono in Italia. «Occorre una migliore collaborazione fra tutti i soggetti interessati al trasporto. Dobbiamo passare dalle parole ai fatti» ha concluso il direttore generale.

Dopo Dietvorst è intervenuto il sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture, Bartolomeo Giachi-

no. Dopo aver sottolineato alcuni temi a lui molto cari quali ad esempio la necessità di una maggiore crescita «puntando su logistica e turismo» e del «riappropriarci del 50% delle merci dirette in Italia che oggi passano dai porti nordeuropei», Giachino ha ricordato l'impegno dell'attuale Governo in favore del settore Trasporti e Infrastrutture nell'ottica di sfruttare le opportunità offerte dal passaggio sul territorio nazionale di tre grandi Corridoi europei: il Berlino - Palermo, il Genova - Rotterdam e il Lisbona - Kiev. «Ecco perché è importante l'Alta velocità tra Bari e Napoli. E' importante perché si immette sul Corridoio Berlino - Palermo. Ecco perché è importante anche per il Sud che vengano realizzati i grandi Corridoi europei. Noi dobbiamo rendere tutti i nostri porti capaci di accogliere le merci e di collegarli alle reti di trasporto europee».

«Per arrivare al Nord - ha replicato il presidente Degennaro - noi abbiamo già la doppia dorsale adriatica ferroviaria che è scarsamente utilizzata e che ha bisogno

di finanziamenti limitati, per la sistemazione della galleria di Cattolica, per diventare competitiva, così come occorrono finanziamenti per rendere operativo il progetto del Corridoio 8 verso i Balcani».

Giachino ha ricordato le poche risorse disponibili per nuove opere. «In questo anno e mezzo di crisi abbiamo difeso i conti pubblici ed abbiamo incominciato a fare scelte di investimento mirate».

Il presidente del porto di Rotterdam, Kees Weststrate, ha illustrato a grandi linee che cosa è oggi il porto olandese, quali sono i livelli di traffico, le tipologie, i collegamenti i progetti di ampliamento, gli investimenti per cui fino al 2013 saranno impegnati 10 miliardi di euro.

Weststrate ha quindi parlato dei possibili ambiti di cooperazione con la Puglia. «A Taranto, così come a Bari, possiamo offrire consulenza, creare dei master plan, dei business plan, possiamo mettere a disposizione i nostri modelli informativi, fornire assistenza di qualsiasi tipo. Ogni porto con cui collaboriamo mantiene la propria identità. Noi, la nostra società, può essere solo un partner, solo un semplice azionista».

Giovanni Caruso, direttore Divisione Intermodalità ed Interporti del Ministero delle Infrastrutture, ha detto che «i finanziamenti destinati al settore sono pressoché finiti. Rispetto alla legge 240, che aveva destinato inizialmente alla realizzazione degli interporti 700 miliardi di vecchie lire, ad oggi abbiamo erogato in totale 541 milioni di euro tra cui quelli della 240, quelli relativi a leggi speciali sulle aree depresse e altri piccoli interventi finanziari, a fronte di interventi convenzionati fra lo Stato e i soggetti attuatori degli interporti per 923 milioni di euro. Non sono le cifre totali che sono finalizzate alla realizzazione degli interporti perché in questo settore fanno la loro parte anche gli enti locali e i privati».

Il presidente della Regione Puglia Nichi Vendola ha evidenziato la necessità di fare sistema fra le strutture portuali sia a livello regionale, nazionale, che a livello mediterraneo. «Occorre puntare con coraggio sull'intermodalità. I nostri porti potrebbero avere uno sviluppo inaudito qualora si portasse a termine il progetto dell'Alta velocità tra Bari e Napoli. L'intermodalità non è solo pensare ad una connessione tra le varie tipologie di trasporto ma è immaginare un nuovo sviluppo del territorio» ha affermato Vendola.

Il convegno è poi proseguito con gli interventi di Alessandro Ricci, presidente Uir - Unione Interporti Riuniti, di Sergio Fanelli, assessore Informatizzazione Provincia di Bari, di Rodolfo De Dominicis, presidente Uirnet. «Bari è una realtà viva con le 1.000 imprese insediate in queste strutture - ha det-

to Ricci - fatta di tante persone che vi lavorano». «E' stata annunciata dal Governo la revisione del Piano della logistica. Noi siamo d'accordo e siamo disponibili a fare la nostra parte perché si faccia nei tempi più rapidi possibili». De Dominicis ha sottolineato che «mentre le infrastrutture costano molto, il progetto Uirnet - la piattaforma nazionale per la gestione ottimizzata dei flussi di merci del nostro Paese - al contrario costa poco. Nato nel 2005 ha trovato il sostegno dei vari Governi. Unica nota negativa il taglio di 15 milioni di euro fatta da Tremonti alla parte di progetto che riguarda i porti, ma ce la faremo lo stesso».

Dopo Ricci e De Dominicis si sono alternate le relazioni di Francesco Mariani, presidente dell'Autorità portuale di Bari, («noi porti abbiamo bisogno in questo momento di sopravvivere alla crisi»), di Salvatore Giuffrè, commissario del porto di Taranto, («non è possibile che un piano regolatore portuale prima di vedere la luce debba avere un percorso che duri 8 / 10 anni»), dell'assessore all'Urbanistica del Comune di Bari, Elio Sannicandro, del vicedirettore generale di Taranto Container Terminal, Luigi Russo, del presidente di Confindustria Puglia, Luigi Sportelli, del responsabile Area analisi economica del Censis, Francesco Estrafallaces, che ha illustrato alcuni passi dello studio Censis sull'interportualità più attinenti la realtà pugliese, e di Giulio Planera, direttore dell'Agenzia delle Dogane di Bari.

Le conclusioni sono state tratte da Giovanni Florido, presidente della Provincia di Taranto, e da Giuseppe Loizzo, assessore ai Trasporti della Regione Puglia.

Florido ha evidenziato i problemi di autorizzazioni e di lungaggini burocratiche che stanno ostacolando il percorso di realizzazione del distripark di Taranto. «Sarà importante instaurare sinergie virtuose tra Taranto e Bari» ha affermato.

Loizzo a tal proposito ha concluso dicendo che «ho trovato assurde certe polemiche nate a Taranto a seguito del finanziamento dell'interporto di Bari. Io ho detto che il completamento dell'interporto di Bari può diventare, in una logica di grande sinergia, un pezzo della retroportualità di Taranto. La questione sta in una logica di sinergia. Noi non abbiamo gli spazi di Rotterdam e nemmeno le procedure semplificate che in tre mesi permettono di realizzare nuove banchine. Per noi Rotterdam è la Puglia».



La nave da crociera cipriota "Louis Majesty" attraccata nel porto di Barcellona dopo l'incidente

LA TESTIMONIANZA

«LA VETRATA È STATA SBRICIOLATA E L'ACQUA HA INGHIOTTITO QUELL'UOMO»

FRANCESCA FORLEO

GENOVA. «Era affascinato dalle onde. Come tutti noi. Ma gli è costato la vita avvicinarsi troppo alla vetrata del salone al quinto deck. Che è esplosa, travolgendolo. Tra acqua e vetri, che l'hanno sfigurato orribilmente. Come il tedesco che era a fianco del genovese e che è morto insieme a lui. Una scena apocalittica». È ancora scosso Edwino Curtis, 63 anni, pensionato dopo una vita come responsabile relazioni esterne del Porto di Trieste. Edwino, insieme alla moglie Elena, era in crociera. Un'occasione da 640 euro per 16

giorni, acquistata al Lidl, la catena di supermercati. «La nave era piena - racconta - almeno - 1.500 persone. Tra queste quasi duecento gli italiani. E tra loro il povero Giuseppe, in-

ghiottito dall'ondata che ha fracassato la vetrata».

Sposato, padre di un figlio di 13 anni, Niccolò - sconvolto e disperato in cerca del padre per oltre un'ora dopo la tragedia - Giuseppe Neri era in viaggio anche con la moglie.

«Povera donna, era a fianco del figlio, in quel parapiglia generale in cui nessuno riusciva più a comprendere che cosa stesse capitando» ricorda Elena Curtis. Mentre il marito, in attesa di sbarcare a Barcellona - quando sono le 22 passate - riprende:

«Quando l'onda ha infranto la vetrata facendo entrare nel salone vetri e acqua e facendo crollare anche il soffitto del salone, pensavamo che Giuseppe e il tedesco fossero stati risucchiati. E sbattuti in mare. Che era agitatissimo già da molte ore. Invece, dopo oltre un'ora di ricerche, sono stati recuperati. Erano sotto una

montagna di detriti. Orribilmente sfigurato, l'italiano».

Dopo che l'onda anomala distrugge la vetrata e il soffitto, tra urla e terrore, il personale della nave da crociera trasferisce italiani e sloveni al

sesto piano. Il punto più alto, dove c'è il casinò. «Non c'è stata una strage di italiani soltanto per miracolo - considera ancora l'ex responsabile relazioni esterne triestino - Ci avevano convocato nel salone alle 15.20 (di ieri, ndr). Prima di noi, alle 15, toccava agli sloveni ricevere tutte le informazioni per lo sbarco. Non a caso, proprio il gruppo degli sloveni è stato quello col maggior numero di feriti. Di italiani, eravamo ancora pochi. Nemmeno una decina». Giuseppe Neri aspettava che arrivasse il momento delle spiegazioni in italiano. E ammirava affascinato le onde. Quelle onde che gli sono costate la vita».

Come uno tsunami sulla nave da crociera genovese ucciso dall'onda assassina

GIUSEPPE FILETTO
STEFANO ORIGONE

«È STATO un boato improvviso, che ha squarciato i vetri delle finestre e rovesciato tutte le suppellettili della zona di prua — racconta Ervino Curtis, triestino — nessuno di noi ha capito cosa stesse succedendo, ci siamo trovati scaraventati per terra». Soltanto dopo ore dall'incidente il corpo, ormai senza vita di Giuseppe Neri è stato trovato sepolto dai mobili e dagli arredi travolti dalla furia del mare. Sfigurato. Il genovese, 52 anni, dipendente della filiale di una grossa azienda informatica, è stato riconosciuto dalla moglie e dal figlio di 13 anni, che hanno vagato su tutti i ponti con la foto in mano per circa un'ora, chiedendo se qualcuno avesse visto

Giuseppe. La donna e il piccolo in un primo momento hanno creduto che l'uomo fosse stato risucchiato all'esterno dall'onda e finito in mare.

L'incidente si è verificato ieri pomeriggio, alle 15,20 in punto, dopo che la nave da crociera per l'intera mattinata aveva atteso di entrare nel porto di Barcellona, in quel momento con un mare proibitivo, forza otto. La "Louis Majesty" sarebbe dovuta attraccare alle 10 per la penultima tappa in Spagna, ma dopo 4 ore il comandante ha deciso di puntare verso Genova, anticipando di un giorno la destinazione finale (sarebbe dovuta arrivare oggi alla Stazione Marittima).

Non ce l'ha fatta: in navigazione nel Golfo del Leone è stata colpita da un'onda anomala, alta dieci metri o forse più, che, comunque, con il beccheggio ha

raggiunto il quinto piano della sala-teatro. Qui, in quel momento, una parte dei 1600 croceristi, quasi tutti sloveni, stava svolgendo un briefing. Poco dopo sarebbe toccato ai 170 italiani. «Giuseppe Neri e la famiglia erano vicini alla finestra — precisa Ervino Curtis — stavano osservando il mare quando l'onda ha squarciato tutto, ci sono state urla, un fuggi fuggi, nessuno ha capito cosa stesse succedendo».

La tragedia sulla nave cipriota, al largo delle coste della Catalogna, ha provocato due morti (l'altro un turista tedesco) e 14 feriti, molti dei quali sloveni. È stata raccontata quasi in diretta da Curtis ad un giornalista de *Il Piccolo* di Trieste. Comunque, dopo l'incidente e con la nave che imbarcava acqua dalle finestre, il comandante ha invertito la rotta e puntato su Barcellona,

dove pur con il mare grosso la "Louis Majesty" è riuscita ad entrare. I morti ed i feriti, tra cui il ragazzo tredicenne, sono stati sbarcati alle 21. Curtis per tutto il tragitto è rimasto vicino alla moglie ed al figlio.

Buona parte dei 1350 croceristi, tra cui la famiglia Neri (abita

in via Sardorella 83), ed i 580 membri di equipaggio si erano imbarcati a Genova sabato 20 febbraio. Il giorno dopo a Marsiglia sono saliti altri 700 turisti francesi e tedeschi. Successivamente, la nave ha toccato i porti di Marsiglia, Tangeri e Casablanca. In settimana la tappa di Madeira è stata annullata perché nella zona imperversava un fortunale, così si è evitato il primo rischio; poi si è proseguito per Tenerife, Cadice e Cartagena, per giungere nel capoluogo della Catalogna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

D'Amico rinegozia i contratti per due navi

D'Amico International Shipping, attiva nel settore delle navi cisterna, ha rinegoziato gli ordini per due imbarcazioni riuscendo a risparmiare in tutto 10 milioni di dollari, riducendo il relativo finanziamento a 56,2 milioni. Glenda, la joint venture paritetica con il gruppo Glencore, ha infatti ottenuto un rimborso di 87,4 milioni di dollari da parte della sudcoreana Kookmin Bank, garante del Cantiere Sls Shipbuilding, su contratti di costruzione recentemente annullati. I contratti erano stati stipulati nel dicembre 2006 e rinnovati nel novembre 2007. I tempi di consegna hanno però superato le scadenze pattuite. D'Amico, secondo gli analisti, dovrebbe riportare nel quarto trimestre ricavi per 44,8 milioni di dollari, in calo del 29,5% anno su anno, un ebitda in forte contrazione (del 90%), a 2,4 milioni di dollari, ma ancora positivo, e una perdita netta di 7,9 milioni con un debito in crescita a 174 milioni dai 150,5 a fine settembre 2009, a causa di investimenti fissi per 25,8 milioni di dollari nel solo quarto trimestre. Di conseguenza la società dovrà destreggiarsi tra un ebitda 2009 a 31 milioni di dollari e una perdita netta di 12 milioni. La svolta dovrebbe arrivare quest'anno. I noli

dovrebbero migliorare, sostenuti dalla ripresa dell'economia mondiale, con conseguente intensificazione delle attività di raffinazione e di E&P da parte delle major petrolifere, di conseguenza riducendo la pressione sulle tariffe.



DOPO IL TERREMOTO STRUTTURE FUORI USO IN TUTTO IL SUD DEL PAESE. FUNZIONA SOLO PUNTA ARENAS

Lento ritorno alla normalità per i porti cileni

Tre banchine hanno ripreso a lavorare nello scalo di Valparaiso

Le autorità del porto di Valparaiso, il più importante scalo mercantile del Cile, hanno comunicato che gli approdi Uno, Due e Tre sono operativi, le attività nei cinque rimanenti approdi rimangono ancora fuori uso «per problemi strutturali».

Dopo il disastroso terremoto che si è registrato alla fine della scorsa settimana, anche i porti del Cile hanno avuto enormi danni.

I problemi maggiori, dicono le autorità, provengono dall'approvvigionamento dell'energia elettrica, e dall'accesso all'acqua potabile: la rete è pesantemente danneggiata, e di conseguenza si è reso difficoltoso l'approvvigionamento per le navi che dovrebbero attraccare negli scali cileni.

Il porto di San Antonio, il più importante scalo di trasbordo per quanto riguarda le esportazioni di rame, ha subito danni a diversi moli, e anche ieri è rimasto chiuso. E del resto, nessuno sa veramente quando questa struttura potrà riaprire.

Bhp Billiton, la più grande società mineraria del mondo, e che ha interessi su diverse miniere in Cile, ha dichiarato tuttavia che San Antonio è stata «relativamente» danneggiata dagli effetti del terremoto.

La compagnia petrolifera nazionale cilena, la Empresa nacional de petróleo (Enap) ha dichiarato invece

che le raffinerie di sua proprietà presenti nella regione del Bio Bio e dell'Aconcagua rimangono chiuse per danni strutturali e per l'interruzione della rete elettrica.

Come si sa, forte è la carenza energetica: le riserve di gasolio nel Paese si esauriranno in soli dieci giorni. Per questo l'Enap sta aumentando le importazioni di questo prodotto raffinato: un motivo in più perché i porti tornino a funzionare velocemente.



Il porto di Valparaiso

Passando agli altri scali del Cile, c'è da dire che Quintero è operativo, anche se fortemente menomato dalle devastazioni portate dal terremoto. Il porto di Punta Arenas, vicino al confine meridionale del Paese, è aperto e lavora senza problemi, ma tutti gli altri porti del Cile meridionale sono chiusi e continueranno a esserlo per un periodo al momento indeterminato.

Da segnalare che in questo periodo anche l'industria crocieristica ha preferito deviare le proprie rotte dal Paese. Una nave Princess doveva partire nei giorni scorsi dal porto di Valparaiso, ma la "Star Princess", nave da 2.600 passeggeri, rimarrà invece in porto almeno fino ad oggi a mezzogiorno.

La nave era arrivata a inizio settimana in Cile dopo un viaggio di 12 notti partito da Buenos Aires.

Alberto Quarati

TRAFFICI IN DISCESA DEL 18%. MA GENNAIO È IN RECUPERO



Luka Koper, 2009 In rosso

Luka Koper, la società che opera in concessione lo scalo sloveno di Capodistria, ha chiuso il 2009 con una perdita di 53,4 milioni di euro, a fronte dell'utile di 17,2 milioni registrato nel 2008. La movimentazione complessiva è diminuita del 18% a 13,1 milioni

di tonnellate. In flessione del 45% le auto con 313.679 veicoli, mentre con 345.165 teu il traffico container ha ceduto il 3%. A gennaio 2010 la movimentazione è salita al record mensile di 1,5 milioni di tonnellate, con il traffico container in crescita dell'11%.

APPELLO AL GOVERNO DA PARTE DI TUTTE LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

Imprenditori piemontesi uniti per la Tav

Il coordinamento delle Associazioni imprenditoriali del Piemonte intende «ribadire con forza l'esigenza di procedere senza indugi nella progettazione e realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione».

Così dicono dal Coordinamento cui aderiscono le associazioni regionali piemontesi di Confindustria, Confcommercio, Ance, Cna, Casartigiani, Confartigianato, Confesercenti, Confcooperative, Legacoop, Cia, Coldiretti, Confagricoltura.

Il coordinamento annuncia l'invio di «una dichiarazione comune sul progetto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli, al ministro dell'Ambiente Stefania Prestigiacomo, al ministro dell'Economia e delle Finanze Giulio Tremonti, al sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Gianni Letta e ai parlamentari e ai sottosegretari del Piemonte».

Nella dichiarazione comune le associazioni imprenditoriali del Pie-

monte hanno evidenziato «la necessità del massimo impegno da parte del governo e dei parlamentari piemontesi per assicurare tempi certi e risorse adeguate a supporto del progetto della nuova linea ad alta capacità Torino-Lione» e hanno loro raccomandato «di esprimere in tutte le sedi istituzionali e nelle occasioni di comunicazione la priorità del nuovo collegamento ferroviario rispetto ad altri progetti infrastrutturali relativi a grandi opere che interessano l'Italia».

L'UNITÀ HA UNA STAZZA DI 5.000 TONNELLATE, CON 14 MARITTIMI A BORDO

Nuovo sequestro dei pirati: è una petroliera saudita

Ipirati somali hanno sequestrato una nave di proprietà di una compagnia di navigazione dell'Arabia Saudita nel golfo di Aden. Lo hanno riferito funzionari keniani. L'unità è stata attaccata nella giornata di lunedì scorso. Il comando della missione Nato ha segnalato nei giorni scorsi che, grazie alle condizioni meteorologiche favorevoli, i mesi di marzo, aprile e maggio saranno quelli durante i quali si intensificheranno maggiormente gli attacchi dei pirati alle navi mercantili. Venendo ai dettagli del sequestro avvenuto lunedì, si può dire con certezza che la nave di cui si è impadronito il gruppo dei pirati è una cisterna dedi-

cata al trasporto di greggio. A bordo, secondo quanto trapela dalla fonti del Kenya, vi si trova un equipaggio pari a un numero di 14 persone.

Dall'altra parte del Continente Nero la Shell ha denunciato un attentato contro una stazione di pompaggio in disuso nell'area occidentale del Delta del Niger. Tony Okonedo, portavoce della compagnia petrolifera, ha detto che l'esplosione al sito di Kokori non ha causato il ferimento degli operai, poiché nessuno si trovava nella zona al momento dell'attentato, rivendicato da un gruppo finora ignoto. Dal 2006 diversi gruppi militanti attaccano regolarmente le infrastrutture delle società petrolifere.

Al via il congresso della Filt-Cgil

Si è aperto ieri a Genova, presso il circolo dell'Autorità portuale, il IX congresso regionale della Filt Cgil. Al centro del convegno, le criticità che hanno portato i lavoratori del settore dei trasporti ad aderire allo sciopero generale del prossimo 12 marzo. «All'Italia manca l'idea di utilizzare i trasporti come motore di sviluppo - spiega il segretario nazionale della Filt Cgil Michele Azzola -. Le criticità peggiori sono nel mondo del trasporto delle merci dove i porti, sono fermi e nell'autotrasporto che è un settore praticamente paralizzato».

INFORMARE

Il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità il Piano Regolatore Portuale

È un importante traguardo, ha detto il presidente dell'ente portuale Giovanni Grimaldi. Ci aspettiamo - ha auspicato Iacono (MCT) - che nascano altre attività e una logistica di supporto alla nostra attività

Oggi il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità il primo Piano Regolatore Portuale dello scalo. La definizione del documento di pianificazione è iniziata nel 2006 con l'istituzione dell'Ufficio Piano Regolatore Portuale; nel 2007 la società Technital, vincitrice di gara pubblica, ne ha assunto la direzione dei lavori per avviare lo studio e la redazione di tutti gli elaborati, che è stata completata il 30 settembre 2008. Da quel giorno è iniziata la fase di approvazione da parte degli enti locali. In seguito all'odierna adozione da parte del Comitato Portuale, il Prp passerà al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per ottenere il parere e, dopo la Valutazione d'Impatto Ambientale, la Regione Calabria lo adotterà con relativo decreto di approvazione.

«Oggi - ha sottolineato il presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Giovanni Grimaldi - abbiamo raggiunto un importante traguardo per il quale abbiamo lavorato con costanza e ferma convinzione. Sono pienamente soddisfatto perché, dopo un lungo e travagliato percorso, abbiamo realizzato un Piano Regolatore Portuale che è stato adottato con l'unanimità dei voti espressi dai membri del Comitato Portuale. Del resto credo si possa parlare di un fondamentale strumento di pianificazione che determinerà lo sviluppo del nostro porto e, altresì, dell'intera Regione Calabria. Allo stesso tempo sono convinto che le infrastrutture e i servizi previsti al suo interno, siano, senza dubbio, gli strumenti necessari per garantire la leadership strategica del nostro porto nel circuito dei traffici internazionali nel Mediterraneo».

L'ente portuale ha infatti evidenziato che, nella redazione del piano, è stata data particolare attenzione ai servizi che lo scalo dovrà offrire per mantenere la sua posizione leader nel circuito dei traffici internazionali. «Si tratta - ha spiegato l'authority - di una serie di attività e infrastrutture che dovranno dare supporto allo scalo per continuare ad essere competitivo rispetto alle offerte di altri scali, come quelli del Nord Africa, che, in questo periodo, hanno indebolito la sua leadership nel Mediterraneo».

Oggi - ha detto Sergio Laganà, sottosegretario alla Regione Calabria con delega al Porto di Gioia Tauro - è un «momento storico che permette il passaggio da una fase programmatica a quella della realizzazione di un ulteriore sviluppo del porto a carattere internazionale, che può e deve rappresentare un'occasione di sviluppo importantissimo e decisivo per la Regione Calabria. Il Piano Regolatore Portuale - ha aggiunto - disegna un porto che dialoga con il territorio e con i Comuni che intorno ad esso gravitano, ma soprattutto che dialoga con l'intera Calabria. Si tratta di un sinergico rapporto che, grazie all'attuale programmazione appena adottata, è basato su una serie di interventi concreti e non soltanto di previsione astratta. Per questo motivo la Regione Calabria ha favorito le procedure per la sua redazione e, in questa ultima fase, ha contribuito a sciogliere alcuni nodi che, per oltre un anno, hanno bloccato la sua adozione. Oggi il piano è il risultato di un percorso condiviso da tutti i soggetti che hanno partecipato al suo iter procedurale».

«Oggi - ha confermato Salvatore La Rocca, già segretario della Filt Cgil di Gioia Tauro - sono state gettate le basi per lo sviluppo del porto, dell'area portuale e retro portuale. Abbiamo pianificato lo sviluppo della nostra portualità nel medio e lungo termine, che non prevede solo le attività che oggi

Autorità Portuale della Spezia

abbiamo a disposizione. Sono state, infatti, gettate le basi per avere un secondo canale che ci permette di prevedere la polifunzionalità che finora è mancata. È un momento storico, quindi, perché si tratta del primo Prp del nostro porto, rispetto al quale ci siamo spesi tanto per poter ottenere la sua approvazione. L'odierna adozione, ovviamente, è solo l'inizio di un lungo percorso che speriamo, in futuro, porti risultati positivi di ricaduta occupazionale oltre che di sviluppo di tutta l'area. A questo proposito aggiungo d'aver richiesto e ottenuto la convocazione del Comitato Portuale che, tra dieci giorni circa, si riunirà per discutere, esclusivamente, della crisi che ha investito il nostro porto».

«È - ha osservato Francesco Reitano, rappresentante dell'UGL in seno al Comitato Portuale - un ottimo Piano Regolatore Portuale. Era un tassello che mancava per adempiere e completare le realtà presenti nell'area. Oggi ci possiamo considerare tutti, pienamente, soddisfatti per il lavoro svolto con l'importante contributo di ognuno di noi. Speriamo che in futuro, grazie alle infrastrutture previste nel Prp, si possano avere concrete opportunità di lavoro nella Piana e misure forti a salvaguardia dell'occupazione, e del suo incremento, che è l'obiettivo delle parti sindacali e delle istituzioni».

Positive le valutazioni dei rappresentanti delle imprese. Vincenzo Iacono, amministratore delegato della Medcenter Container Terminal (MCT), la società del gruppo Contship Italia che gestisce il container terminal del porto calabrese, ha rilevato come l'approvazione rappresenti un'importante pietra miliare; «credo, comunque - ha aggiunto - che il cammino da fare sia abbastanza lungo. Ora bisognerà ottenere il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Mi auguro, quindi, che questa seconda fase si svolga nel più breve tempo possibile in modo da avere gli strumenti per offrire al porto lo sviluppo che attende. Noi abbiamo iniziato la nostra avventura e, dopo 15 anni, siamo ancora da soli. Ci aspettiamo che nascano altre attività e una logistica di supporto alla nostra attività. Spero, quindi, che si possa avere uno sviluppo che abbia risvolti positivi in tutta la Regione e non, esclusivamente, nel porto».

Francesco De Bonis, amministratore delegato della ICO BLG Automobile Logistics Italia, la joint venture BLG-NYK che opera il terminal per autovetture di Gioia Tauro, ha espresso soddisfazione per l'adozione del piano che - ha spiegato - «ci consentirà di affrontare lo sviluppo dello scalo in maniera più serena e tranquilla. Stiamo vivendo un momento storico per il porto che ricopre un ruolo importante e centrale per la Regione e non solo. Qualunque soggetto, infatti, che interagisce con lo scalo non può che irradiarsi in tutti i contesti regionali e internazionali».

INFORMARE

Lo scorso anno il traffico nel porto di Ancona è diminuito del 6,9%

I passeggeri sono cresciuti del 4,5%

Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Ancona è ammontato a 8.772.956 tonnellate, con una flessione del 6,9% rispetto a 9.427.104 tonnellate movimentate nel 2008. Le importazioni attraverso lo scalo sono diminuite del 6,9% a 6.108.926 tonnellate, mentre le esportazioni sono calate del 7,0% a 2.664.030 tonnellate.

Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 4.647.885 tonnellate (-4,2%) e in quello delle merci secche 1.234.770 tonnellate (-9,6%). Nel settore dei rotabili il traffico è stato di 2.072.858 tonnellate (-14,0%), in quello dei container di 817.443 tonnellate (+2,4%).

Il traffico dei passeggeri è stato di 1.572.407 unità (+4,5%), di cui 1.496.962 delle linee regolari (+3,7%) e 75.445 crocieristi (+22,8%).

In gennaio il traffico delle merci nel porto di Genova è diminuito del 7,0%

Parziale recupero delle merci varie. Flessione dei volumi nei comparti delle rinfuse

Lo scorso gennaio, nonostante il parziale recupero del traffico di merci varie, il porto di Genova ha accusato un calo del 7,0% del traffico complessivo rispetto al gennaio 2009, mese che aveva registrato a sua volta una flessione del 13,7% rispetto al gennaio 2008. La contrazione è stata determinata dalla consistente riduzione dei volumi di oli minerali e di rinfuse secche movimentate al terminal di Ponte San Giorgio.

Lo scorso gennaio il traffico è ammontato globalmente a 3,8 milioni di tonnellate rispetto a 4,0 milioni di tonnellate nel gennaio 2009. Le merci varie hanno totalizzato 1,9 milioni di tonnellate (+11,1%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di merci in container (+12,5%) e 577mila tonnellate di merci convenzionali (+8,1%). La movimentazione dei container è stata pari a 126.041 teu (+3,9%).

Il traffico delle rinfuse solide movimentato al terminal di Ponte San Giorgio è diminuito del 32,0% a 111mila tonnellate, mentre quello movimentato nel comparto industriale è cresciuto complessivamente del 26,4% a 167mila tonnellate. Gli oli minerali sono ammontati a 1,5 milioni di tonnellate (-23,8%) e le altre rinfuse liquide a 56mila tonnellate (+7,8%).

Il traffico dei passeggeri è aumentato dell'11,1%, con una crescita del 31,0% dei crocieristi e un aumento del 3,2% dei passeggeri delle linee regolari.