

## **Venezia verde: in porto solo navi «elettriche»**

Al forum internazionale «Energy for Green Ports» presentato il protocollo d'intesa tra **Authority** ed Enel. Anche a Civitavecchia e La Spezia motori spenti, fonti alternative e consumi efficienti

Le navi in porto spengono i motori e diventano «elettriche», anche le navi da crociera, che continuano a consumare energia. Venezia come Los Angeles, Goeteborg, Lubecca. Il presidente dell' **Autorità portuale** di Venezia, Paolo Costa, e il responsabile Enel Innovazione e Ambiente, Andrea Valcalda, hanno presentato ieri all' «Energy for Green Ports», il fo-

rum internazionale sulle tecnologie e le soluzioni ecosostenibili in corso a Venezia, il protocollo d'intesa per ridurre le emissioni delle attività svolte nel primo «home port» del mediterraneo (1,9 milioni di passeggeri nel 2009). Il porto lagunare potrà diventare, con Civitavecchia e La Spezia, un vero e proprio «porto verde», grazie alle migliori tecnologie

disponibili in campo energetico. «L'accordo con Enel si inserisce in una serie di iniziative che portiamo avanti da diversi anni - ha spiegato Costa - per tutelare l'area portuale e soprattutto l'intero sistema lagunare. Venezia punta a diventare il primo scalo carbon neutral: un programma ambizioso che, oltre al cold ironing, prevede la progettazione di

impianti fotovoltaici a Marittima e un piano di riqualificazione del sistema energetico delle aree portuali». Valcalda ha spiegato che Enel offrirà «un'ampia gamma di servizi ad alto valore ambientale: sistemi di fornitura e mobilità elettrica in banchina, sviluppo di fonti rinnovabili nell'area portuale, sistemi di illuminazione a led a basso consumo».

---

FERROVIE

## **Le istituzioni: «Settore cargo da salvare»**

COMUNE, Provincia, Autorità portuale e Regione si uniscono alla presa di posizione dei sindacati del settore trasporti e del segretario del Pd spezzino, Davide Natale, riguardo al futuro del settore Cargo prefigurato da Trenitalia che prevede la chiusura del complesso spezzino di via Fontevivo con duecento dipendenti complessivi. Le istituzioni spezzine ritengono infatti il servizio ferroviario strategico ai fini dello sviluppo delle attività portuali e, pertanto, dell'intero territorio. Enti locali e Authority lanciano un appello al governo e ai parlamentari liguri affinché si facciano interpreti presso Trenitalia delle esigenze dei lavoratori e degli operatori. Il deputato del Pd, Andrea Orlando, da parte sua, ha richiesto un incontro urgente ai vertici dell'azienda.

## **TRENITALIA**

### **«Cargo, no ai tagli» Istituzioni mobilitate**

**IL COMUNE**, la Provincia, l'Autorità portuale della Spezia e la Regione si uniscono alla presa di posizione sul futuro del settore Cargo prefigurato da Trenitalia che prevede la chiusura del complesso con 200 dipendenti. Le Istituzioni ritengono il servizio strategico per lo sviluppo.

LA NAZIONE

### LEGAMBIENTE «SPARA» SULLA CONVENZIONE FIRMATA A ROMA

«L'accordo **dell'Authority** per il porto verde? E' soltanto uno spot per l'Enel»

**LEGAMBIENTE** attacca l'accordo fra **Autorità portuale** ed Enel, per il "porto verde", presentato a Roma. E lo definisce solo un mega spot per Enel. «Il sistema sbandierato è difficilmente applicabile alla Spezia - sostiene l'associazione -. Infatti un tale accorgimento non può essere usato per navi container o navi da crociera che assorbono quantità impressionanti di energia e carichi variabili di potenza. Il rischio è che si passi da un abbattimento degli inquinanti alla fornitura di energia da parte della centrale: che comunque funziona a carbone». Secondo Legambiente, si va solo a consolidare la presenza del sito energetico di Vallegrande. «Bisognava essere più realisti, legando l'accordo ad alcuni contenuti come la sperimentazione in aree a minor assorbimento. L'accordo poi «andava maturato all'interno del tavolo sul piano portuale»



OPERAZIONE CHE VALE UN MILIARDO

# Asse governo-Unicredit per il porto di Trieste

In progetto una piattaforma con 2 terminal da 5 milioni di teu l'anno

dal nostro inviato

**SAMUELE CAFASSO**

**TRIESTE.** Un grande patto tra banche, gruppi internazionali dello shipping, Stato e costruttori per rifare il porto di Trieste. È questo il progetto che oggi metterà in campo a Trieste Regione Friuli Venezia Giulia, governo e Unicredit. Per Fabrizio Palenzona, vicepresidente dell'istituto e uomo forte della logistica italiana, è l'unico modo per tirare fuori l'Italia da quel labirinto di burocrazia e mancanza di fondi pubblici che ha sinora impedito ai porti nazionali - Trieste ma non solo - di essere competitivi rispetto ai cugini del Nord Europa. Ma la *scorciatoia* comporta il ridisegno delle Autorità portuali.

Ma governo e Regione vogliono andare avanti. Ieri il sottosegretario agli Esteri Stefania Craxi ha detto che «è necessario cambiare le regole e le procedure dei porti italiani» e che questo è «un compito che spetta al governo». Dopodiché, «bisogna mettere in grado il Paese di capire quali sono i passi da compiere affinché le infrastrutture siano competitive, ma questo va fatto con

un'alleanza tra pubblico e privato».

Il progetto ha grandi numeri: intercettando i mercati della *Nuova Europa*, Baviera, Austria, nord est italiano, si vuole progettare una piattaforma logistica formata da due grandi terminal container a Trieste e Monfalcone in grado di gestire un traffico annuo sino a 5 milioni di teu. Gli investimenti sono pari a un miliardo. Dietro i numeri si staglia un'organizzazione inedita per la legislazione italiana. Due i pilastri: il commissario straordinario, la cui nomina sarà concertata da governo e Regione, e la società di corridoio, cabina di regia tra società di costruzione, compagnie dello shipping, gestori di terminal e soggetti finanziari pubblici e privati interessati allo sviluppo e alla gestione di terminal e infrastrutture di collegamento. Il commissario straordinario entra in gioco una volta definiti i terminal e le infrastrutture coinvolte.

È il soggetto che, in sostituzione delle singole amministrazioni competenti, rilascia la concessione alla società di corridoio (tramite gara) per costruire e gestire le infrastrutture, con l'intervento dello Stato per tutte le opere non remunerative, anche attraverso sistemi finan-

ziari alternativi quali tasse di scopo e l'eurovignetta sui traffici via Tir. La società di corridoio è il soggetto unico responsabile del funzionamento del sistema logistico, stop al porto frazionato tra mille soggetti privati. Le banche contribuiscono attraverso il *project finance*. Con garanzie da parte dello Stato sui tempi di costruzione di strade e ferrovie.

Funzionerà? L'interesse dei grandi gruppi già c'è. Tra i relatori, oggi, sono attesi Beniamino GAVIO, Salvador Alemany Mas (Abertis), Pierluigi Maneschi (Evergreen Italia). Ma si prevede anche la partecipazione di Mauro Moretti per Fs e il numero uno Finmeccanica Pierfrancesco Guarguaglini, oltre a Giovanni Perissinotto (ad Generali). Dopo di loro, toccherà ai rappresentanti del governo, Franco Frattini per gli Esteri e il vice ministro alle Infrastrutture Roberto Castelli, *benedire* un progetto che, se portato avanti, permetterebbe allo Stato di aprire cantieri con una spesa pubblica contenuta, mentre gli scali di *transhipment* del Paese si dibattono in una crisi da cui, per uscirne, non sono state battute altre vie che non fosse la mano pubblica.

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA

**PELUSO: «NESSUNA INGERENZA SUI MOLI, IL NOSTRO È UN PIANO PER IL PAESE»**

••• GENOVA. «Nessuna intenzione di scavalcare le Autorità portuali. Questo - dice al Secolo XIX Piergiorgio Peluso, amministratore delegato di Unicredit Corporate Banking - è un progetto allo stadio embrionale, un'idea sulla quale aprire un dibattito».

**Dottor Peluso, quali sono gli interessi reali di Unicredit nei porti?**

«Abbiamo un unico obiettivo: sostenere progetti strategici a beneficio del paese, finanziando interventi infrastrutturali in piena coerenza con le logiche creditizie e di business che ci caratterizzano in quanto istituto bancario. Il Mediterraneo sta rafforzando il proprio ruolo nel commercio internazionale dei traffici, i porti del sud della Spagna e del Nord Africa si sono dotati di infrastrutture adeguate, sarebbe un peccato non cogliere questa opportunità anche da parte dei porti italiani».

**A quali operatori intendete appoggiarvi?**

«Posso solo dirle che alcuni dei principali operatori dello shipping e dei terminalisti hanno manifestato interesse per l'operazione. Ma è

presto per rendere pubblici i loro nomi».

**Non crede, come denuncia Assoporti, che possano nascere contrasti fra il vostro progetto e l'autonomia delle Autorità portuali?**

«Il nostro gruppo è pronto a sostenere le Autorità portuali in un'ottica di piena collaborazione, con l'obiettivo di migliorare il sistema infrastrutturale del Paese. Però siamo convinti che proprio in virtù del carattere strategico delle infrastrutture portuali e dell'elevata dimensione degli investimenti richiesti, lo strumento del project financing possa rappresentare una adeguata modalità di finanziamento».

È vero che un'iniziativa simile a quella che presentate a Trieste è già stata rigettata da Genova?

«In realtà il modello che stiamo studiando a Trieste si presta ad essere utilizzato anche a Genova e più in generale nel Nord-Ovest. Ovviamente, perché ciò sia effettivamente possibile, sarà necessaria un'intesa con le autorità competenti».

**F. FE.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Piergiorgio Peluso

---

---

L'ACCORDO

# PATTO DI FERRO TRA I PORTI DI SAVONA E TARRAGONA

## LA NOVITÀ

SINERGIE tra i due porti spagnolo e italiano e sviluppo di strategie condivise tra le compagnie dei lavoratori portuali di Savona e Tarragona.

Con l'accordo siglato ieri al Salone Fruit Logistica, edizione 2010 di Berlino, che porterà nel prossimo futuro a incrementare le relazioni tra le Autorità portuali di Savona, guidata dal presidente Cristoforo Canavese e di Tarragona presieduta dallo spagnolo Josep Anton Burgasé, si aprono nuovi sviluppi per la portualità savonese nel Mediterraneo.

L'elemento di raccordo tra le due Autorità portuali dal quale è partito l'impulso per trovare nuove sinergie e forme di collaborazione sono i terminalisti comuni come GF Port Term, holding di GF Group (presente a Savona con il Reefer Terminal e a Tarragona con il terminal Fruport, entrambi dedicati alla movimentazione della frutta, prodotti deperibili e container) e nella filiera delle rinfuse solide Europort, che controlla sia Terminal Rinfuse Italia a Vado Ligure che il terminal TPS di Tarragona.

Con il protocollo siglato ieri sono stati fissati gli obiettivi per sfruttare le sinergie oltre i confini geografici nazionali.

L'accordo contempla infatti sia la condivisione di informazioni riguardanti i progetti di sviluppo che lo scambio di esperienze sui temi di sicurezza

e sulla formazione del personale che si è concretizzata con un'altra alleanza fra la Compagnie Portuale di Savona Pippo Rebagliati e quella della città spagnola.

Alla sottoscrizione del protocollo d'intesa erano presenti anche i due consoli delle Compagnie portuali di Savona e Tarragona che hanno deciso un incontro, programmato per la metà del mese di aprile, nell'ambito del quale confrontarsi, discutere e mettere in cantiere progetti comuni relativi alla sicurezza e alla formazione degli addetti al settore portuale.

L'accordo trova due compagnie con molte affinità. Infatti si tratta di operatori con caratteristiche di omogeneità per ciò che riguarda il numero di dipendenti e molto vicine nella filosofia dell'organizzazione del lavoro.

Per la Compagnia Portuale di Savona era presente Alberto Panigo e il protocollo vede concretizzarsi un'intesa che porterà, per la prima volta alla nascita di un tavolo comune di confronto e di programmazione tra Italia e Spagna.

Il documento di intesa è stato firmato al salone berlinese Fruit Logistica (che si chiude oggi) dove l'Autorità portuale di Savona e quella di Tarragona hanno uno stand comune. L'idea di una sinergia in campo promozionale ha, infatti, portato i due porti a presentarsi alla più grande manifestazione mondiale dedicata al marketing internazionale di frutta e verdura in un unico stand insieme con i rispettivi terminalisti della filiera, Reefer Terminal e Fruport.

**E.R.**

TERMINAL MAERSK, PAPARUSSO LASCIA IL PRC

# Rifondazione si spacca sulla piattaforma

Scontro frontale anche nell'Italia dei Valori

SERGIO DEL SANTO

**SAVONA.** La piattaforma Maersk fa litigare mezza sinistra, spaccando Rifondazione e scatenando acuti mal di pancia tra i candidati di Italia dei Valori. Così, a catena, è da registrare l'uscita dal comitato federale provinciale di Rifondazione e dalla segreteria del circolo di Villapiana di un comunista "storico", Franco Paparusso, che assieme ai fedelissimi è andato ad aggregarsi con un altrettanto "storico" ex viceconsole della Compagnia Unica Portuale, Pierfranco Bossi, approdato a sua volta nell'area di Antonio Di Pietro. Che però - sarà un caso - subito si divide proprio sul fronte portuale, con tre suoi esponenti (Giovanni Baglietto, Marco Caviglione e Davide Giribaldi) lanciati sul "no" alla piastra contenitori di Vado Ligure, ma a loro volta contestati da Alberto Marsella, candidato IdV al consiglio regionale e sostenuto dalla componente trasportistico-portuale del partito.

«Capisco che può sembrare una bella girandola - spiega Paparusso, dipendente di Reefer Terminal, segretario regionale Uiltrasporti,

membro del comitato portuale di Savona - ma non siamo certo noi a dare i numeri. Ho sbattuto la porta perché nessuno, a sinistra, parla più di lavoro. Ormai si tritura tutto, senza misurare le dosi: l'Acts si mette con la Sar e magari con Riviera Trasporti, ed è una cosa giusta. Ma prima bisogna parlarne, definire i contorni dell'operazione, assicurare i lavoratori. Invece niente, si entra con le ruspe e poi si vedrà quello che succede. Lo stesso nelle ferrovie e in porto. È possibile che si fermi un progetto come quello di Vado? Cerchiamo di mettere più paletti possibile, vediamo di privilegiare nelle assunzioni i giovani del comprensorio e i lavoratori che hanno perso il posto in Valle Bormida. Ma facciamo quel terminal, che è suppergiù l'unica possibilità di dare lavoro nel Savonese».

Ragionamento che ha trovato porte spalancate in banchina, dove la Compagnia Portuale affida al progetto Maersk gran parte delle speranze di risollevarsi da una situazione non facile, che ha potuto finora governare ma che non può durare all'infinito senza un colpo d'ala, sotto forma di sviluppo dei traffici. «Se mettiamo assieme tutti gli occupati

diretti o indiretti - osserva Bossi - le attività portuali danno lavoro a più di 4.500 persone. Ebbene, nonostante la crisi, nessuno ha perso il posto: ci sarà della cassa integrazione, i portuali lavoreranno 12-15 giornate la mese, ma il sistema porto tiene ed è l'unico che possa dare qualche speranza concreta per il futuro».

Giudizi che da Rifondazione si spostano ora all'interno dei dipietristi, con una robusta componente che, a Vado Ligure, ha sposato la causa del "no" a Maersk, lamentando l'incertezza sui numeri (dei futuri occupati) e sull'ambiente (troppi Tir sulle strade). «Capisco tutto, ma qui c'è gente che non si preoccupa nemmeno di leggere i documenti - dice Alberto Marsella, dipendente del Depuratore consortile e candidato di IdV in Regione - Dovrebbero sapere che Di Pietro, da ministro delle Infrastrutture, stesso ha definito il terminal di Vado un'opera fondamentale non solo per l'economia locale ma anche per l'interesse nazionale. Davvero, non si può triturare tutto, asservire agli interessi della politica un'iniziativa di questo rilievo. Parliamo di 600 posti di lavoro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## **Porti, piano dei privati per Trieste e Monfalcone**

Anche secondo il governatore del Veneto, Giancarlo Galan i porti del Nordest hanno bisogno degli investimenti dei privati per crescere. «Accolgo con piacere l'idea di Palenzona e Castelli di coinvolgere i privati nella realizzazione dei porti di Trieste e Monfalcone», ha dichiarato Galan, «Il Veneto lo sta facendo già da diversi anni realizzando grandi infrastrutture. Lo stesso porto di Venezia con il nuovo terminal Autostrade del mare e il nuovo terminal container e district park a Marghera sta mettendo in moto investimenti (pubblico)-privati pari ad almeno 500 milioni. Il Veneto quindi, senza grandi proclami, sta già realizzando quanto oggi viene presentato come studio a Trieste.

Il Nordest ha bisogno, non di un porto da 3 milioni-teu ma di un sistema multiport che possa trattare da 5 milioni-teu, quanto producono i nostri imprenditori in import-export, a 10 milioni per poter servire anche il mercato europeo. Solo così possiamo continuare ad essere competitivi». «Anche quando, come avverrà fra qualche anno, i porti del Mar Nero e del Baltico saranno attrezzati per attrarre i traffici in arrivo dalla Russia, da Port Said e dal centro Europa: una sfarsa che rischia di trasformare gli studi presentati oggi in carta straccia», ha proseguito Galan, «Stupisce ometta di citare Venezia e il Veneto. Una regione che, con il suo porto, è presente e lavora senza troppe fanfare per raggiungere insieme a Trieste, Monfalcone, Ravenna e Capodistria quel traguardo di 10 milioni-teu all'anno, unica possibilità di competere seriamente sul mercato europeo».



# Porto, Spinelli all'attacco della crisi

“La recessione? Non qui. Il terminal cresce e prepara la svolta”

MASSIMO MINELLA

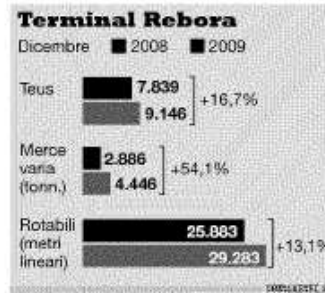
«**L**A CRISI? Non l'ho sentita prima, non mi spaventa per il futuro». Sarà il pargoglio strappato dal suo Livorno a San Siro, la pace fatta con il mister Cosmi, o sarà che il suo “Rebora Terminal” di ponte Etiopia ha all'attracco tre navi (più una quarta in rada), ma Aldo Spinelli sceglie la strada dell'attacco come miglior difesa del suo business. «In momenti come questi, già il fatto di non perdere è un successo. Per questo, giudico soddisfacente il 2009» spiega l'imprenditore a capo con il figlio Roberto di uno dei più importanti gruppi logistici italia-

**Dati in controtendenza a ponte Etiopia. “E ora il nuovo magazzino frigorifero”**

ni. Numeri alla mano, i container si attestano a 108.368 teus (il teu è l'unità di misura del container e corrisponde a un pezzo da venti piedi) con una flessione dell'8,8% rispetto ai 118.816 del 2008; i rotabili si mantengono sugli stessi livelli dell'anno precedente (341.192 metri lineari contro 349.991, meno 2,5) e la merce varia cresce addirittura del 17,4%, passando da 30.054 tonnellate a 35.277. A permeare di ottimismo le valutazioni dell'imprenditore sono soprattutto gli ultimi due mesi dell'anno che hanno evidenziato una crescita sostenuta in tutti i settori: a dicembre 2009, ultimo dato disponibile, i teus sono cresciuti del 16,7%, i rotabili del 13,1 e la merce varia del 54,1. E gennaio pare essersi chiuso sugli stessi livelli. «Siamo riusciti anche ad aumentare il numero dei nostri dipendenti — aggiunge l'imprenditore, in corsa insieme alla Grendi della fami-

glia Musso e alla Pastorino per il Multipurpose contro la cordata Messina-Gavio — La vera sfida si giocherà però nell'arco di quest'anno, che per il nostro terminal sarà decisivo perché ci consentirà di allargare il ventaglio della nostra offerta commerciale». Attraverso i dragaggi, infatti, si consentirà l'attracco a navi più grandi mentre verrà ampliato, entrando a pieno regime, il nuovo parco frigo. «I nostri clienti, che ci affiancano nella corsa al Multipurpose, sono pronti a far arrivare a Genova navi di stazza sempre maggiore, ma hanno bisogno di fondali profondi, altrimenti sono costretti a dirottare in altri porti i loro traffici — Chiude Spinelli — Inoltre i prodotti della gamma del freddo, che abbiamo già cominciato a movimentare, potranno crescere non appena verrà completato l'ampliamento del parco frigorifero».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SPINELLI**  
Il leader del gruppo logistico Aldo Spinelli: il primo mese dell'anno si è chiuso in crescita



## **La polemica**

### Tra Genova e Gioia Tauro braccio di ferro sul futuro

CONTINUA il braccio di ferro a distanza fra Gioia Tauro e Genova. Dopo la replica dei porti di transhipment alle parole del presidente dell'authority Merlo sul sostegno ai porti realmente in grado di competere in futuro sulla scena, ieri è toccato al parlamentare Pd Vico rincarare la dose. «Il governo intervenga al più presto per dare garanzie sulla prosecuzione dell'attività dei porti hub di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. La visione miope del presidente dell'authority genovese Merlo conferma, purtroppo, quanto la politica di sviluppo dell'economia-Pesesia per alcuni ancora una cosa tutta settentrionale. I porti che Merlo vorrebbe cancellare sono insostituibili».

## **Il progetto**

### Unicredit punta sulle banchine e investe un miliardo di euro

UNICREDIT entra sulle banchine dei porti, candidandosi a sostenere la ripresa dei traffici e coinvolgendo di fatto assetti che parevano consolidarsi nella nuova legge di riforma dei porti che prevede, tra le altre cose, l'autonomia finanziaria. Il primo passo, lanciato ieri a Trieste, è il progetto del polo logistico Trieste-Monfalcone, supportato da un investimento di un miliardo di euro. Due in particolare gli obiettivi, il raddoppio del Molo VII a Trieste e la realizzazione di un maxiterminal a mare, nel porto di Monfalcone, in grado di assicurare un traffico superiore ai 3 milioni di teus. Il progetto sarà illustrato oggi dall'ad di UniCredit corporate banking Piergiorgio Peluso.

**La ricetta del presidente Costa: sviluppo simultaneo dei vari scali dell'area e progetti complementari**

## *Così rilanceremo i porti del Nord Adriatico*

DI TERESA CAMPO

**Q**uello dei porti è per l'Italia uno dei temi più caldi, perché tocca ambiti che vanno dalla competitività del sistema Paese all'ambiente. Se ne parla oggi a Trieste nel convegno «Lo spazio mediterraneo della mobilità: la politica mediterranea delle infrastrutture e dei trasporti», che vedrà la presenza dei ministri Frattini, Tajani, Castelli e Tondo. L'occasione è la presentazione dello studio di potenziamento del polo container situato tra Trieste e Monfalcone. Un'iniziativa importante per l'area ma che da sola non basta a rendere davvero competitivo il sistema portuale logistico dell'Adriatico. Servono altre proposte che il presidente del porto di Venezia, Paolo Costa, ha anticipato a *MF-Milano Finanza*. Il discorso è semplice: Cina e India sono oggi esportatori di massima importanza. Da qui il crescente traffico marittimo verso l'Europa in ingresso nel Mediterraneo dal canale di Suez. Ma nessun porto adriatico da solo può raggiungere la massa critica necessaria a essere competitivo a livello internazionale. Basti pensare che oggi Rotterdam movimentata quasi 11 milioni di container l'anno, mentre il porto di Venezia, il migliore per performance, si ferma a 370 mila. Il traffico di container necessario a rendere competitivi a livello internazionale i porti dell'Alto Adriatico si potrà raggiungere solo in una logica di sistema che consenta di sfruttare le diverse caratteristiche di ciascuno. Per esempio, il retroporto veneziano offre ampi spazi per logistica

e stoccaggio, mentre Trieste vanta fondali profondi. Insieme questi elementi fanno del Nord Adriatico lo scalo merci più conveniente in termini economici e di risparmio energetico (i consumi sono la metà rispetto a Rotterdam o Amburgo). Al contrario, lo sviluppo isolato non avrebbe la forza per servire i mercati europei di riferimento, quello centro-orientale e quello centro occidentale. Insieme i porti del Nord Adriatico possono servirli entrambi: Capodistria e Trieste quello orientale e Ravenna quello occidentale, mentre Venezia può raggiungerli entrambi. Proprio per queste valenze l'Europa ha inserito i porti del Nord Adriatico fra i 12 gateway ports di rilevanza continentale, alla luce dei risparmi di tempo e di emissioni di Co2 ottenibili se tutti i porti dell'Alto Adriatico fossero connessi alla rete trans europea di trasporto. «Il Nordest non ha bisogno di maxi porti ma di un sistema come il Napa (Nord Adriatic Port Articulation che comprende Trieste, Venezia, Ravenna e Istria) che possa trattare da 5 a 10 milioni di container» conclude Costa. «Il Veneto e il porto di Venezia hanno già investito 500 milioni in grandi infrastrutture come i terminal Autostrade del mare e di Marghera». (riproduzione riservata)

LA NUOVA SCOMMESSA DEL PRESIDENTE DI COSTA CROCIERE

## Foschi: «Vi presento la nave giramondo»

Arriva oggi a Savona la "Costa Deliziosa". «La crisi si fa ancora sentire, ma le prenotazioni crescono»

### L'INTERVISTA

FRANCESCO FERRARI

**GENOVA.** Lo sguardo è proiettato ai nuovi mercati, Asia e Medio Oriente soprattutto. L'anima, quella rimane radicata in Liguria: a Savona le navi, a Genova il quartiere generale. Pier Luigi Foschi risponde al telefono da Livorno, a bordo dell'ultima nata in casa Costa Crociere: la "Costa Deliziosa". «Una nave davvero speciale - racconta al *Secolo XIX* poche ore prima di arrivare a Savona - un trionfo di arte e italianità».

**Presidente, quali sono le sue prime impressioni su "Deliziosa"?**

«Le rispondo con due aggettivi: grandissima e bellissima. E poi molto contemporanea, con un disegno architettonico unico. È una nave dai colori molto caldi, che ha saputo affermare un "made in Italy" senza precedenti. Eppure "Deliziosa" resta un oggetto molto difficile, perché Joe Farcus è tutto tranne un architetto facile. Basti pensare che al suo interno abbiamo allestito mille lampadari *La Murrina* e centinaia di metri quadrati di marmi preziosi. L'obiettivo è uno solo: offrire un'accoglienza ultracontemporanea, mai vista, capace di fare sentire l'ospite al centro di un set con qualità di arredi altissima. Senza mai trascurare il rispetto dell'ambiente».

**Argomento delicato. Che tipi di tecnologia avete scelto per ridurre l'impatto ambientale?**

«Guardi, questa è una delle pochissime navi al mondo abilitata ad allacciarsi alla corrente elettrica in banchina. Significa che, una volta arrivata in porto, la nave può spegnere i motori. A patto, naturalmente, che il porto sia attrezzato. E purtroppo gli scali con questa tecnologia non sono molti».

**Un'altra novità riguarda il giro del mondo. Con "Deliziosa" il gruppo Costa riprende un'antica tradizione...**

«Siamo usciti da quella fetta di mercato quindici anni fa. Ma poi ci siamo resi conto che esiste una gamma di clientela abbastanza vasta da riempire una nave del genere. Il giro del mondo a bordo di "Deliziosa" partirà nel dicembre 2011 e durerà 100 giorni. La nave viaggerà sempre verso Ovest».

**Avete già testato il mercato?**

«Di più: abbiamo già ricevuto prenotazioni, ventiquattro ore dopo l'annuncio».

**Qual è il cliente-tipo di una nave giramondo?**

«È un cliente con due caratteristiche. La prima è il tempo a disposizione. Poi, diciamo la verità, proprio povero non deve essere...».

**Di che nazionalità?**

«Europea, prima di tutto. Ma contiamo di imbarcare anche americani, del Nord e del Sud, e asiatici. In ogni caso ci aspettiamo molti italiani».

**Quali sono le prospettive del settore, per il 2010?**

«Gli effetti della crisi economica ci sono ancora tutti. La cautela nella spesa è forte, e persiste una netta incertezza per il futuro. È vero che il peggio è passato, ma le ricadute della tempesta sono ancora evidenti. Nel tasso di disoccupazione, per esempio, che è peggiorato. In Germania e Francia le cose vanno meglio, in Italia e negli altri paesi europei un po' meno. Ciò malgrado, le prenotazioni di gennaio e inizio febbraio sono incoraggianti, decisamente migliori dello stesso periodo del 2009. Ci aspettiamo un anno difficile, ma non peggiore di quello che abbiamo appena archiviato».

**Il 2009, stando ai vostri dati, è stato un buon anno.**

«Sì, il fatturato è cresciuto».

**Oggi "Deliziosa" arriva a Savona. Costa ha scommesso su questo porto, con ottimi risultati. In**

**futuro ci sarà spazio per tutte le vostre navi o dovrete iniziare a guardarvi intorno?**

«Ci sarà spazio, assolutamente. Abbiamo appena inaugurato il nuovo molo, presto aumenteremo la capacità ricettiva del terminal. E poi Savona è ben posizionata: è vicina all'aeroporto di Genova, è sulla direttrice del Nord, facilmente raggiungibile da Piemonte e Lombardia. Non è così lontana dall'aeroporto di Nizza, tanto da essere considerata quasi un porto francese. Dalla Costa Azzurra i clienti arrivano in pullman. Quando Genova è bloccata dal traffico, si im-

piega meno tempo dalla Francia. Savona è una città piccola, ma ha il doppio vantaggio di essere flessibile e snella. Qui si riesce a lavorare bene sia con l'Autorità portuale che con le istituzioni pubbliche. Come spesso accade, le decisioni migliori arrivano dopo una delusione. Ce ne siamo andati da Genova e abbiamo trovato un tesoro a Savona».

**Avete messo solide radici in Cina e a Dubai. La prossima frontiera?**

«In Asia abbiamo posto le condizioni per una crescita che potrà durare decenni: quella è la vera frontiera. In Medio Oriente, invece, siamo presenti da tempo, con ottimi ritorni. Non a caso "Deliziosa" sarà inaugurata il 23 febbraio a Dubai. Siamo molto orgogliosi perché esportiamo l'Italia in tutto il mondo».

**A proposito di orgoglio: avete rafforzato, nonostante tutto, la vostra presenza a Genova.**

«Il nuovo Palazzo Costa ne è la testimonianza. Ma mi lasci ricordare che negli ultimi 10 anni abbiamo più che raddoppiato i dipendenti, e che proprio a Genova abbiamo costruito le ultime navi».

**Fincantieri spera che continuate a farlo...**

«Volentieri. Ma questa è una scelta che non dipende da noi».

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DOPO LE DICHIARAZIONI DI MSC VECCHIO E NUOVO PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE

## Porto e crociere, polemiche senza fine Affinita: «Bari destinata alla serie B»

Mariani: strutture già potenziate ma pronti ad ascoltare Msc

Il presidente  
dell'Autorità portuale:  
da noi ormeggiano fino  
a tre navi da crociera

● Raffica di comunicati ieri dopo l'invito del direttore della MSC Crociere, **Domenico Pellegrino**, a potenziare le infrastrutture del porto di Bari per consentire di ricevere le più moderne navi da crociera. La guerra in campo aperto che vede contrapposti da anni, anche in sede legale, la Bari Porto Mediterraneo e l'Autorità portuale ha prodotto naturalmente dichiarazioni contrapposte.

L'ex presidente dell'Autorità portuale **Tommaso Affinita** e attuale rappresentante di Bpm tuona naturalmente contro l'attuale gestione, ricordando come le posizioni di MSC «chiamano direttamente in causa le responsabilità dell'Autorità portuale e del suo presidente (Franco Mariani) incapaci di porre in essere, in oltre quattro anni di attività, una prevedibile programmazione delle infra-

strutture e dei servizi a sostegno del traffico crocieristico. Non avendo contestualmente sviluppato significativi traffici commerciali - sostiene ancora Affinita - anche qui per assoluta incapacità programmatica e realizzativa (emblematica al riguardo rimane la grande "incompiuta" di Marisabella), Bari scadrà dunque a porto di serie B nel panorama della portualità italiana, con inevitabili e gravi ripercussioni sui tanti imprenditori e lavoratori che hanno dedicato allo scalo il loro impegno».

Sulla stessa linea, l'amministratore delegato della Bari Porto Mediterraneo, **Manlio Guadagnuolo**, già commissario aggiunto dell'Autorità portuale: «Il precipuo compito dell'Autorità portuale di costruire le infrastrutture necessarie per accogliere nuovi traffici e navi di stazza maggiore, che richiedono pescaggi, quindi profondità dei fondali, adeguati - afferma - è stato totalmente disatteso, nonostante che per le più importanti opere previste nel piano operativo triennale dell'Autorità portuale siano disponibili ormai da diversi anni i relativi finanziamenti».

Immediata la risposta del presi-

dente dell'Autorità portuale **Franco Mariani**, il quale ha ribattuto che «l'implementazione delle infrastrutture del porto di Bari è in pieno sviluppo. In anticipo sui tempi di consegna abbiamo avuto, lo scorso anno, il completamento della Darsena di Ponente che ha dotato il porto di due nuove banchine rispettivamente di 300 e 250 mt. lineari. Ciò ha consentito la possibilità di ormeggiare contemporaneamente, grazie anche all'installazione di uno speciale campo boe oceaniche, fino a tre navi da crociera e tre traghetti da 200 mt. nel complesso Molo di Ridosso, Banchina Deposito Franco e Darsena di Ponente, separando i flussi di traffico passeggeri da quelli merci. In ogni caso come è sempre stato - prosegue Mariani - data l'attenzione ed il rispetto che una compagnia come MSC merita, l'AP di Bari è pronta ad un confronto da cui scaturisca un protocollo di reciproci impegni in modo da rendere più chiari gli obiettivi comuni perseguiti senza nessun fraintendimento e soprattutto evitando lo spreco di soldi pubblici derivanti da investimenti che potrebbero rivelarsi sbagliati».

# Mediterraneo e svolte Serve un'Authority

di FRANCO FRATTINI\*

L'Europa ci ha aiutato a crescere salvando il nostro Paese dal rischio della marginalizzazione, oggi dobbiamo sapere andare oltre. Partendo dal Mediterraneo. L'Italia può contribuire a promuovere una vera e propria comunità economica del Mediterraneo dove siano garantite le libertà economiche fondamentali, proprio secondo il modello della prima comunità economica europea. In una prima fase, alla attuazione di politiche condivise che dovranno caratterizzare il percorso di integrazione, si deve condizionare ed ancorare il pieno esercizio delle libertà economiche fondamentali. Libera circolazione di merci, capitali, persone e servizi per ragioni economiche saranno al servizio della crescita, la favoriranno. Ed a regime, come fu per la Comunità economica europea, l'integrazione economica porterà anche l'integrazione sul piano dei diritti umani e, specialmente, condizioni di stabilità. Si tratta dunque di costruire nel solco di una architettura vicina, anche per obiettivi, a quella immaginata originariamente dai Padri fondatori della Comunità, le politiche economiche di "segno mediterraneo" per realizzare un mercato reale e quindi il funzionamento del principio del mutuo riconoscimento. Possiamo ora parlare il linguaggio dell'ottimismo e del fare anche perché, appunto, per l'Italia e gli altri Paesi del Mediterraneo è un nuovo inizio. La forte crescita del Sud-Est asiatico, di Cina ed India, del Golfo, ha creato nuovi mercati commerciali e nuovo fabbisogno di infrastrutture e di servizi per poter gestire gli imponenti flussi del trasporto marittimo. La piattaforma portuale e logistica mediterranea tallona ormai quella at-

lantica. Ha recuperato, dalla metà degli anni Novanta, circa dieci punti al Mare del Nord e, nello stesso periodo, ha aumentato il traffico containers in media di oltre il 10% l'anno, rispetto ad una media mondiale ferma al 6%. Oggi, il solo Canale di Suez inietta da solo più traffico verso l'Europa che tutto l'Oceano Atlantico. A questi grandi cambiamenti si aggiunge il crescente dinamismo economico e demografico della sponda sud del Mediterraneo, verso cui l'Italia ha consolidato la posizione di primo partner commerciale europeo e l'Ue ha confermato il ruolo di principale donatore. In questo contesto, la Conferenza di Trieste dell'Osservatorio del Mediterraneo rappresenta un'occasione importante per affrontare insieme lo sviluppo di politiche sempre più concertate nel campo delle infrastrutture e dei trasporti. Un progetto di sistema portuale-logistico per l'Alto Adriatico viene in questi giorni approfondito, in collaborazione con il Ministero degli Esteri e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, assieme a rappresentanti ed esperti di 20 Paesi dell'area, il Commissario europeo ai Trasporti, il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia e numerosi Capi-azienda. E' un appuntamento particolarmente significativo per compiere insieme ai Paesi partner un salto qualitativo nella valorizzazione del Mediterraneo all'interno dell'economia globale. E l'occasione per offrire una nuova progettualità italiana all'ambizioso processo dell'Unione per il Mediterraneo. E' questo anche il compito di una tessitura diplomatica in favore dell'economia che il Presidente del Consiglio non si stanca di incoraggiare.

\*ministro degli Affari Esteri

**IN CASSA RIMANGONO OLTRE QUATTRO MILIARDI: MA IL TIMORE È L'ASSALTO ALLA DILIGENZA**

## **Obama come Tremonti: meno soldi ai porti** *Gli operatori denunciano: «Ci ha tolto 565 milioni»*

Una mappa degli interventi pubblici verso il settore marittimo-portuale vedrebbe da un lato Paesi come la Cina, la Germania e la Finlandia, scesi in campo direttamente per salvare le loro compagnie di bandiera e i loro cantieri navali. Dall'altra l'Italia, dove la politica sembra sorda alle grida d'allarme della portualità che, lasciata a se stessa, rischia di cadere in una sanguinosa guerra tra Authority per spartirsi risorse inesistenti. Ma il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, su cui si riversano le accuse di aver stretto i cordoni della borsa e di cui è nota l'antipatia per i commerci globali, non è l'unico governante a subire l'ira del mondo dello shipping. Ieri è toccato anche al presidente degli Stati Uniti, Barack Obama, e al suo programma di tagli della spesa pubblica.

Un attacco, imprevedibile fino a poco tempo fa verso l'uomo che di più al mondo sembra incarnare l'ideale positivo della globalizzazione, è arrivato ieri dall'Harbor Maintenance Trust Fund Fairness Coalition (Hmtffc), un raggruppamento molto eterogeneo (autorità portuali, compagnie marittime come Maersk, sindacati, corporazioni di piloti, eccetera) sorto nel 2008 per vigilare sui soldi destinati alla portualità negli Stati Uniti. Secondo la Coalition, Obama avrebbe fatto sparire 565 milioni di dollari dal budget 2011 per le opere pubbliche marittime e flu-

viali. L'Hmtffc è sorto proprio per controllare l'utilizzo del fondo che viene alimentato da una tassa dello 0,125 per cento su tutte le merci trasportate sul territorio statunitense, importate e nazionali, che dovrebbe essere utilizzato per la manutenzione delle infrastrutture e per i dragaggi dei porti.

«I tagli proposti negli investimenti destinati alla navigazione costiera nazionale - afferma il presidente della Coalition, Barry Holliday - sono drammatici e provocheranno serie riduzioni nelle dimensioni dei canali di accesso ai porti». Il budget 2011 prevede investimenti per 4.868 milioni di dollari, una cifra considerata inadeguata e comunque inferiore di 565 milioni di dollari rispetto al budget stabilito dal Parlamento per il 2010. La Coalition ha anche espresso la propria preoccupazione sull'impatto che questi tagli avranno sulla sicurezza di porti e vie d'acqua, sulla loro produttività economica e sulla perdita di opportunità per la creazione di posti di lavoro. In un messaggio al governo e al Parlamento si chiede che il fondo sia utilizzato interamente per i porti e i fondali, perché il denaro raccolto è necessario all'economia della nazione. Evidentemente l'idea del rapporto fra efficienza di trasporti e logistica e sviluppo economico fatica un po' ovunque a entrare nelle stanze della politica.

**Alberto Ghiara**

**AVRÀ UNA POTENZA ELETTRICA DA 52 MEGAWATT**



## **Centrale a biomasse firmata Cpl**

**I**n Italia esistono e sono in corso di realizzazione attualmente circa 500 centrali a biomasse per un totale di produzione di 2.000 megawatt. A Livorno, la Cpl (Compagnia portuale di Livorno) ha messo in campo il progetto Porto Energia, per realizzare in due anni una nuova centrale energetica di potenza elettrica pari a 52 me-

gawatt e potenza termica pari a 130 megawatt. L'energia prodotta sotto forma di vapore potrà essere utilizzata da insediamenti industriali limitrofi a costi competitivi. Fornirà acqua calda sia per usi civili che industriali: un esempio tra tutti per il raffreddamento degli impianti di refrigerazione del nuovo magazzino Reefer Terminal.

**IL NODO DELLE INFRASTRUTTURE: «LA RETE HA BISOGNO DI MAGGIORI INTERVENTI, MA ANCHE DI LIBERALIZZAZIONE»**

## **Gas, l'Authority spinge sulla divisione dell'Eni**

**Ortis: «Necessario separare la proprietà nei settori trasporto e dispacciamento»**

Il settore del gas in Italia è ancora caratterizzato da scarsa concorrenza.

L'operatore dominante, l'Eni, rappresenta il 70 per cento del mercato e per un maggiore sviluppo della concorrenza e delle infrastrutture c'è «la necessità e l'urgenza di separare sotto il profilo della proprietà le attività di trasporto e di dispacciamento». Il presidente dell'autorità dell'Energia, Alessandro Ortis, nella sua relazione annuale al Parlamento sullo stato del mercato dell'elettricità e del gas, torna sul tema della maggiore liberalizzazione del settore, su cui ha più volte puntato l'indice.

«Analizzando l'organizzazione e il funzionamento dei mercati, con particolare riferimento ai profili della loro concorrenzialità ed efficienza - scrive Ortis al Parlamento - si registrano ancora forti e importanti asimmetrie tra il settore elettrico, che sicuramente vive una fase più avanzata, e quello del gas, il cui assetto competitivo non risulta ancora sufficientemente sviluppato e che ancora



L'impianto di liquefazione gas di Bonny, in Nigeria, partecipato da Eni

richiede importanti interventi infrastrutturali, di liberalizzazione e regolazione procompetitivi».

Basti rilevare - incalza Ortis - che «a quasi dieci anni dall'apertura dei mercati, Eni rappresenta ancora circa il 70 per cento delle disponibilità nazionali, importazioni nette più

produzione nazionale, includendo le cessioni alla frontiera, le cosiddette vendite innovative».

Per l'Authority «centrali rimangono inoltre le tematiche relative alla situazione proprietaria delle infrastrutture di importazione, stoccaggio e trasporto, oggi ancora sotto

il controllo del gruppo Eni, operatore dominante e ad una loro possibile gestione terza ed indipendente». «Il dispacciamento fisico del gas - aggiunge Ortis - che comporta interventi correttivi dell'esito del mercato, normalmente legati alle modalità di gestione della rete e degli stoccaggi, deve essere svolto da un soggetto terzo rispetto al mercato. Ne consegue la necessità e l'urgenza di separare proprietariamente le attività di trasporto e di dispacciamento, come peraltro già legislativamente previsto in Italia».

«Ai fini di accelerare l'emergere di competitori attivi sul mercato italiano sarebbe certamente opportuna la cessione da parte di Eni a terzi di sottoinsiemi di asset di produzione (modello Genco già sperimentato nel settore elettrico). Tale misura non dovrebbe riguardare solo i campi di produzione nazionale ma anche i giacimenti nazionali esauriti o in via di esaurimento nella disponibilità dell'Eni; la misura dovrebbe comprendere i campi off-shore».

**Mario Lusender**

## **Pirati, sequestrata nave libica**

**I** pirati somali nel golfo di Aden hanno sequestrato un mercantile libico su cui ci sarebbero 17 membri dell'equipaggio tra romeni e libici. Lo riferisce un gruppo con sede in Kenya. Ecoterra, che monitora il traffico marittimo al largo della Somalia, dice che la "Rim" (4.800 tonnellate) è stata sequestrata martedì in un canale strategico a sud delle coste yemenite. Secondo il gruppo, il mercantile batte bandiera nordcoreana ma è della White Sea Shipping di Tripoli. «Ha un equipaggio di 17 marinai e, sulla base dei dati sull'equipaggio, si può desumere che siano di nazionalità romena e libica» dice Ecoterra. Secondo il gruppo, notizie locali suggeriscono che i sequestratori siano della regione semiautonoma del Puntland, nella Somalia settentrionale. «Si suppone che la nave ora sia diretta verso uno dei rifugi dei pirati nel Puntland». La forza anti-pirateria dell'Unione europea ha confermato il sequestro ma non ha fornito informazioni sull'equipaggio.

Gli attacchi di pirati sono aumentati di quasi il 40 per cento nel mondo nel 2009.

INFORMARE

## **Bari Porto Mediterraneo alimenta la polemica sullo stato di adeguamento del porto di Bari al traffico crocieristico**

*Guadagnuolo parla di «nefandezze gestionali» e difende l'attività svolta dalla propria società*

Si aggiunge un'altra voce alla polemica sullo stato di adeguamento delle infrastrutture del porto di Bari al traffico crocieristico che è stata innescata dal direttore generale di MSC Crociere Domenico Pellegrino a cui ha risposto l'attuale presidente dell'Autorità Portuale Francesco Mariani e nella quale si è inserito l'ex presidente dell'ente portuale Tommaso Affinita, che attualmente ricopre la carica di amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee (*inforMARE* del [3 febbraio](#) 2010).

È quella di Manlio Guadagnuolo, già commissario aggiunto dell'Autorità Portuale di Bari ed attuale amministratore delegato della Bari Porto Mediterraneo (BPM), la società che lo scorso anno ha subito l'annullamento della concessione per la gestione del traffico passeggeri dello scalo pugliese (*inforMARE* del [7 agosto](#) 2009).

Non usa mezzi termini neppure Guadagnuolo, che parla di «nefandezze gestionali» compiute dall'Autorità Portuale di Bari in questi ultimi anni. Secondo l'amministratore delegato di BPM, tale fase gestionale sta determinando «una fase di decadimento delle attività e dei traffici che si svolgono nel porto di Bari. Ad oggi, difatti - spiega - si è riusciti a massimizzare i risultati ottenibili con la dotazione delle infrastrutture, realizzate negli anni precedenti, e dei servizi, gestiti dalla Bari Porto Mediterraneo».

«Il precipuo compito dell'Autorità Portuale di costruire le infrastrutture necessarie per accogliere nuovi traffici e navi di stazza maggiore, che richiedono pescaggi, quindi profondità dei fondali, adeguati - accusa Guadagnuolo - è stato totalmente disatteso, nonostante che per le più importanti opere previste nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale siano disponibili ormai da diversi anni i relativi finanziamenti. Unico intervento compiuto - secondo il dirigente di BPM - la realizzazione di un campo boe proteso verso l'imboccatura del Porto, che rappresenta un intralcio ed un reale pericolo sia per le navi che per i lavoratori addetti alle operazioni di ormeggio. Altro investimento sbagliato, l'acquisto di un pontone galleggiante, senza gara, rivelatosi inutile poiché altro pontone già esistente giace abbandonato su una banchina non operativa».

Inoltre Guadagnuolo denuncia l'attuale gestione del porto di aver condotto una «dissennata guerra» nei confronti della Bari Porto Mediterraneo. L'amministratore delegato difende l'attività della propria società sottolineando il ruolo svolto da BPM «per l'attrazione e lo sviluppo dei traffici e la gestione e la qualificazione dei servizi ai passeggeri» e ricordando i numerosi investimenti effettuati dall'azienda «fra i quali la rifunzionalizzazione del terminal crociere e della Stazione Marittima S. Vito, che hanno consentito l'approdo in contemporanea di due navi da crociera e la riorganizzazione degli spazi per consentire, in sicurezza, la gestione dei flussi dei passeggeri in imbarco e sbarco durante i periodi di picco di traffico estivo ed invernale», nonché il suo ruolo promotore per «la realizzazione di una nuova stazione marittima polifunzionale per traghetti e crociere, del costo previsto di 3,5 milioni di euro, da realizzarsi sul piazzale della Darsena di Ponente». Quest'ultimo investimento - spiega Guadagnuolo - ha ottenuto il «categorico diniego da parte dell'Autorità Portuale, che intendeva realizzare direttamente l'opera con fondi pubblici. Il risultato - precisa - è che l'opera non è stata mai stata realizzata, alimentando così le odierne reazioni della MSC».

INFORMARE

## **Scintille tra Mariani e Affinita sulla gestione del porto di Bari**

*L'implementazione delle infrastrutture dello scalo - sottolinea il primo - è in pieno sviluppo. L'attuale gestione del porto - sostiene il secondo - è incapace di porre in essere una previdente programmazione*

Non c'è pace per il comparto passeggeri del porto di Bari, che è stato per molti mesi campo di battaglia di una guerra incentrata sull'annullamento della concessione alla Bari Porto Mediterraneo (BPM), società che gestiva tale segmento di traffico, e che si è intrecciata con la vicenda del commissariamento del porto deciso dal ministro Matteoli e della successiva reintegrazione di Francesco Mariani alla presidenza dell'Autorità Portuale stabilita dal tribunale amministrativo regionale di Bari (*inforMARE* del [17](#) novembre 2008, [15](#) gennaio, [19](#) febbraio, [2](#) marzo, [13](#) maggio, [15](#) maggio, [17](#), [18](#), [19](#) e [22](#) giugno, [7](#) agosto 2009).

Ieri Domenico Pellegrino, dirigente di MSC Crociere, aveva sollecitato le istituzioni di Bari ad adeguare il sistema infrastrutturale del porto per consentire l'approdo alle grandi navi della compagnia crocieristica (*inforMARE* del [2](#) febbraio 2010).

L'esortazione, come era da attendersi, ha scatenato reazioni differenti. L'attuale presidente dell'Autorità Portuale di Bari, Francesco Mariani, respinge la critica di un ritardo nell'adeguamento dello scalo, mentre l'ex presidente dell'ente portuale barese e attuale amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee (RAM), Tommaso Affinita, coglie la palla al balzo e spara a zero sull'odierna gestione del porto.

«L'implementazione delle infrastrutture del porto di Bari - precisa l'attuale presidente Mariani - è in pieno sviluppo. In anticipo sui tempi di consegna abbiamo avuto, lo scorso anno, il completamento della Darsena di Ponente che ha dotato il porto di due nuove banchine rispettivamente di 300 e 250 metri lineari. Ciò ha consentito la possibilità di ormeggiare contemporaneamente, grazie anche all'installazione di uno speciale campo boe oceaniche, fino a tre navi da crociera e tre traghetti da 200 metri nel complesso Molo di Ridosso, Banchina Deposito Franco e Darsena di Ponente, separando i flussi di traffico passeggeri da quelli merci».

«È stato anche grazie a tale potenziamento - sottolinea Mariani - che Bari, nel 2009, in un contesto di grave crisi generale è stato in grado di realizzare risultati di traffico più che lusinghieri. Dopo svariati confronti, proprio con la MSC, allo scopo di fornire alle due principali compagnie di navigazione che scalano Bari un'omogeneità qualitativa di servizi a terra, si è assunta la decisione di ristrutturare l'attuale terminal crociere definendo così un assetto stabile delle facilities dedicate al traffico crocieristico anziché procedere alla costruzione di strutture provvisorie che comunque non sarebbero state adeguate al prestigio di una compagnia quale MSC. La ristrutturazione del terminal prevederà l'utilizzo di tutti i piani dell'attuale struttura attraverso scale mobili originariamente non previste e la costruzione di un camminamento dotato di nastro scorrevole per collegare la nuova banchina 10 allo stesso terminal».

«Per quanto attiene alle navi di classe "Fantasia" (quelle che MSC lamenta di non poter far approdare a Bari, *ndr*) - replica Mariani a Pellegrino - già oggi esistono tutte le condizioni perché tali navi possano scalare Bari, anche se fu la stessa compagnia, pochi mesi or sono ad affermare che tali navi non sono schedate in Adriatico fino al prossimo 2012. Infatti già oggi il porto è in condizione di assicurare presso la banchina 10 fondali di 10,50 metri necessari per tale classe di nave. Per quanto attiene alla lunghezza della banchina già oggi vengono ormeggiate navi che eccedono di 50 metri la lunghezza della stessa. Qualora l'eccedenza fosse di 80 metri, come sarebbe nel caso della "Fantasia", si tratterebbe di fare tutte le valutazioni tecniche per garantire la sicurezza dell'ormeggio, in ogni caso l'Autorità è disponibile a predisporre dei "dolphin" di ormeggio per aumentare la sicurezza, la cui installazione, come la compagnia sa, deve essere resa compatibile con il fatto che lo specchio acqueo di cui parliamo dovrebbe diventare, in tempi brevi, area di dragaggio per la costruzione della colmata di Marisabella».

## **Autorità Portuale della Spezia**

Mariani precisa che l'Autorità Portuale è comunque pronta ad un confronto con MSC Crociere «da cui scaturisca un protocollo di reciproci impegni in modo da rendere più chiari gli obiettivi comuni perseguiti senza nessun fraintendimento e soprattutto evitando lo spreco di soldi pubblici derivanti da investimenti che potrebbero rivelarsi sbagliati».

Secondo Tommaso Affinita, invece, le dichiarazioni del direttore di MSC Crociere «sono estremamente preoccupanti e chiamano direttamente in causa le responsabilità dell'Autorità Portuale e del suo presidente», che Affinita accusa di essere «incapaci di porre in essere, in oltre quattro anni di attività, una previdente programmazione delle infrastrutture e dei servizi a sostegno del traffico crocieristico».

«Avendo avuto, nel corso della mia presidenza dell'Autorità Portuale - spiega Affinita - l'intuizione, rivelatasi vincente, di portare le crociere a Bari, apprestando conseguentemente le opere (le banchine della Darsena di Ponente, il nuovo Terminal) e l'assetto organizzativo più efficace (la costituzione della BPM rispose proprio all'esigenza di avere uno strumento operativo snello ed efficiente in grado di gestire con alti standards qualitativi i servizi di supporto ai passeggeri) sono fortemente rammaricato del pericolo, ormai concreto, che Bari perda il ruolo così faticosamente conquistato in campo internazionale soprattutto nell'attività crocieristica».

«Non avendo contestualmente sviluppato significativi traffici commerciali, anche qui per assoluta incapacità programmatica e realizzativa (emblematica al riguardo rimane la grande "incompiuta" di Marisabella) - denuncia ancora Affinita - Bari scadrà dunque a porto di serie B nel panorama della portualità italiana, con inevitabili e gravi ripercussioni sui tanti imprenditori e lavoratori che hanno dedicato allo scalo il loro impegno». «Il presidente Mariani, già commissariato dal ministro Matteoli e salvato soltanto da una benevola pronuncia giurisdizionale - accusa - dovrà rispondere alla città, al suo tessuto produttivo, all'opinione pubblica di questa gestione fallimentare della quale il grido di allarme lanciato dalla MSC Crociere è soltanto l'ultimo episodio».

«Invece di prendersela con il ministero - conclude Affinita - Mariani dovrà dire perché sono rimasti inutilizzati i cospicui finanziamenti da me lasciati nelle casse dell'Autorità Portuale, quali interventi infrastrutturali sono stati realizzati dopo quelli portati a termine o impostati nell'arco della mia presidenza, dovrà dire infine perché - al di là di una complicata disputa giuridica del tutto strumentale - ha voluto mettere in crisi un modello gestionale (la BPM) dimostratosi di grande efficienza - come da lui stesso espressamente riconosciuto davanti alla Commissione ministeriale d'inchiesta - per disarticolarlo del tutto e svilirlo a mera gestione di servizi di pulizia o di guardiania (così si evince dalla gara in via di espletamento); se già ora, per le persistenti carenze infrastrutturali, le compagnie minacciano di lasciare Bari, inevitabilmente il colpo di grazia verrà dallo scadimento qualitativo dei servizi di supporto ai crocieristici, una volta eliminato o del tutto ridimensionato il "modello BPM"».

INFORMARE

## **Lo scorso anno il traffico nel porto di Amburgo è diminuito del 21,4%**

*Drastica flessione delle merci in container (-25,1%). Le rinfuse sono calate del 13,4%*

Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Amburgo ha registrato un calo del 21,4% attestandosi a 110,4 milioni di tonnellate rispetto a 140,4 milioni di tonnellate movimentate nel 2008. Lo ha reso noto oggi Claudia Roller, presidente della Port of Hamburg Marketing, che ha definito la diminuzione del 2009 «eccezionalmente accentuata»; tuttavia - ha precisato - per il 2010 è atteso un miglioramento del trend con una crescita prevista del 3-4%.

Nel 2009 gli sbarchi sono ammontati a 62,2 milioni di tonnellate (-24,2%) e gli imbarchi a 48,2 milioni di tonnellate (-17,4%).

Nel settore delle merci varie sono state movimentate complessivamente 73,6 milioni di tonnellate (-24,8%), di cui 71,1 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-25,1%) e 2,4 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-15,7%). La movimentazione dei container è stato pari a 7.010.000 teu, in flessione del 28% sul 2008.

Nel comparto delle rinfuse il traffico è stato di 36,8 milioni di tonnellate (-13,4%).

# MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

## RELEASE 02.05

### INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

Pubblicazione realizzata da Redivo SAS \* Via San Giacomo 15 \* 16128 Genova  
Tel. e Fax 010582939 Dir. 010584647 \* e-mail: redivo@tin.it

Venerdì 5 Febbraio 2010 Sommario

David Yang CEO PSA per l'Europa e il Mediterraneo  
Protocollo d'intesa fra i porti Savona e Tarragona  
Mariani: Bari adeguata alle navi Msc Crociere  
Convocata l'Assemblea di Confitarma  
FFS Cargo, società separata per il traffico di transito

Moretti confermato Presidente ferrovie europee  
Tirreno Bianchi Vice Presidente Ferrmed  
Inchcape Shipping Services in vendita  
I pirati Somali sequestrano mercantile libico  
L'Australia blocca navi dirette verso l'Iran

#### DAVID YANG CEO PSA PER L'EUROPA E MEDITERRANEO

David Yang, 44 anni, è il nuovo Chief Executive Officer del Gruppo PSA di Singapore per l'Europa ed il Mediterraneo. Sposato con un'italiana, Yang ha due figli, uno dei quali nato a Genova, dove il manager lavorò ai vertici del VTE per un paio d'anni, nel 2001 e 2002. Inoltre, con effetto dal 1° Marzo Pierre Timmermans, CEO per il Nord Europa e HNN (Hesse - Noord Natie) di Anversa, lascerà il gruppo. Negli ultimi sei anni Timmermans si è occupato in particolare dello scorporo delle attività non legate al traffico container della controllata HNN di Anversa, come il terminal frutta e quello per le auto, oltre alle attività di logistica. La riorganizzazione del Gruppo, annunciata dal CEO Eddie Teh con effetto dal 3 Febbraio, prevede inoltre l'affidamento della responsabilità per l'area Medio Oriente e sud est asiatico a Kuah Boon Wee, dei terminal di Singapore a Tan Puay Hin e delle Americhe a Kenny Ong, con focus sulle nuove attività del gruppo a Panama e Buenos Aires.

#### PROTOCOLLO D'INTESA FRA I PORTI SAVONA E TARRAGONA

In occasione del Salone Fruit Logistica 2010, è stato firmato un protocollo d'intesa che porterà nel prossimo futuro le Autorità portuali di Savona, presidente Cristoforo Canavese e Tarragona, presidente lo spagnolo Josep Anton Burgasé, a collaborare e incrementare le relazioni avendo come elemento di raccordo terminalisti comuni come GF Port Term, holding di GF Group (presente a Savona con il Reefer Terminal e a Tarragona con il terminal Fruport, entrambi dedicati alla movimentazione della frutta, prodotti deperibili e container) e nella filiera delle rinfuse solide Europort, che controlla sia Terminal Rinfuse Italia a Vado Ligure che il terminal TPS di Tarragona. Fissati gli obiettivi per realizzare sinergie oltre i confini geografici nazionali, ovvero la condivisione di informazioni riguardanti i progetti di sviluppo che lo scambio di esperienze sui temi di safety e security e sulla formazione del personale, si è concretizzata un'altra alleanza fra le Compagnie Portuali dei

due porti. Presenti, infatti, alla sottoscrizione del protocollo d'intesa i presidenti delle due Compagnie di lavoratori portuali, è stato anche deciso un incontro, programmato per la metà del mese di aprile, per discutere e mettere in cantiere progetti comuni relativi alla sicurezza e alla formazione degli addetti. Omogenee per numero di dipendenti, vicine nella filosofia dell'organizzazione del lavoro, i presidenti hanno quindi stretto un'intesa che porterà, per la prima volta alla nascita di un tavolo comune di confronto e di programmazione tra Italia e Spagna.

---

#### MARIANI: BARI ADEGUATA ALLE NAVI DI MSC CROCIERE

In merito alle dichiarazioni rilasciate nei giorni scorsi dai vertici di Msc Crociere, il Presidente dell'Autorità portuale del Levante Francesco Mariani ha dichiarato che "L'implementazione delle infrastrutture del porto di Bari è in pieno sviluppo. In anticipo sui tempi di consegna abbiamo avuto, lo scorso anno, il completamento della Darsena di Ponente che ha dotato il porto di due nuove banchine rispettivamente di 300 e 250 metri. lineari. Ciò ha consentito la possibilità di ormeggiare contemporaneamente, grazie anche all'installazione di uno speciale campo boe oceaniche, fino a tre navi da crociera e tre traghetti da 200 metri nel complesso Molo di Ridosso, Banchina Deposito Franco e Darsena di Ponente, separando i flussi di traffico passeggeri da quelli merci. E' stato anche grazie a tale potenziamento che Bari, nel 2009, in un contesto di grave crisi generale è

stato in grado di realizzare risultati di traffico più che lusinghieri. Dopo svariati confronti proprio con la Msc, allo scopo di fornire alle due principali Compagnie di navigazione che scalano Bari, un'omogeneità qualitativa di servizi a terra, si è assunta la decisione di ristrutturare l'attuale terminal crociere definendo così un assetto stabile delle facilities dedicate al traffico crocieristico anziché procedere alla costruzione di strutture provvisorie che comunque non sarebbero state adeguate al prestigio della compagnia. La ristrutturazione del Terminal prevederà l'utilizzo di tutti i piani dell'attuale struttura attraverso scale mobili originariamente non previste e la costruzione di un camminamento dotato di nastro scorrevole per collegare la nuova banchina 10 allo stesso Terminal. Per quanto attiene alle navi di classe "Fantasia" già oggi esistono tutte le condizioni perché tali navi possano scalare Bari, anche se fu la stessa compagnia, pochi mesi or sono ad affermare che tali navi non sono schedate in Adriatico fino al prossimo 2012. Infatti già oggi il porto è in condizione di assicurare presso la banchina 10 fondali di 10,50 metri necessari per tale classe di nave. Per quanto attiene alla lunghezza della banchina già oggi vengono ormeggiate navi che eccedono di 50 metri la lunghezza della stessa. Qualora l'eccedenza fosse di 80 metri, come sarebbe nel caso della "Fantasia", si tratterebbe di fare tutte le valutazioni tecniche per garantire la sicurezza dell'ormeggio, in ogni caso l'Autorità è disponibile a predisporre dei "dolphin" di ormeggio per aumentare la sicurezza, la cui installazione, come la

Compagnia sa, deve essere resa compatibile con il fatto che lo specchio acqueo di cui parliamo dovrebbe diventare, in tempi brevi, area di dragaggio per la costruzione della colmata di Marisabella. In ogni caso come è sempre stato, data l'attenzione ed il rispetto che una compagnia come Msc merita, l'AP di Bari è pronta ad un confronto da cui scaturisca un protocollo di reciproci impegni in modo da rendere più chiari gli obiettivi comuni perseguiti senza nessun fraintendimento e soprattutto evitando lo spreco di soldi pubblici derivanti da investimenti che potrebbero rivelarsi sbagliati”.

---

## CONVOCATA L'ASSEMBLEA DI CONFITARMA

Alla presenza del Sen. Altero Matteoli, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e di Emma Marcegaglia, Presidente di Confindustria, la mattina del 18 marzo 2010 si terrà a Roma, presso Palazzo Colonna, l'Assemblea annuale di Confitarma. L'Assemblea vedrà il passaggio di consegne alla nuova presidenza della Confederazione Italiana degli Armatori, dopo il rinnovo degli organi direttivi che avverrà il giorno prima.

---

## FFS CARGO, SOCIETA' SEPARATA PER IL TRAFFICO DI TRANSITO

Le FFS svizzere hanno fatto un altro passo avanti nella concretizzazione delle strategie per lo sviluppo autonomo del comparto merci. Nel traffico internazionale attraverso le

Alpi, i trasporti di merci con i treni blocco saranno scorporati e integrati in una società a sé con l'obiettivo di ridurre i costi di produzione grazie a strutture più snelle. Nel traffico merci a carri completi, FFS Cargo intende rafforzare in futuro la standardizzazione delle prestazioni e instaurare rapporti ancora più stretti nell'ambito dell'offerta alla propria clientela. Le decisioni riguardo all'attuazione delle strategie sono attese nel corso dell'estate. Con la decisione di separare e concentrare entrambi i settori d'affari, le FFS fissano i parametri della strategia per il comparto merci. L'applicazione delle decisioni di sviluppo autonomo della FFS Cargo renderà indispensabili decisi interventi di riduzione dei costi e di miglioramento del risultato. Nel traffico svizzero a carri completi, FFS Cargo continuerà ad offrire un portafoglio completo per il trasporto dei carri singoli, gruppi di carri e treni blocco all'interno del territorio nazionale. La grande forza di FFS Cargo è, oltre alla fitta rete di collegamenti, anche la stretta relazione logistica con i grossi clienti, che in futuro dovrà essere ancora meglio strutturata e ampliata. Nel “Traffico a carri completi svizzero” dovrebbe di conseguenza essere raggiunto un risultato positivo entro la fine del 2013, in grado di coprire i necessari reinvestimenti nel materiale rotabile e l'onere finanziario. Poiché il traffico a carri completi è strettamente correlato ai trasporti import e export – in particolare da e verso la Germania, l'Italia e la Francia – i volumi di trasporto dovrebbero essere garantiti con cooperazioni bilaterali con la DB,

la SNCF e altri partner. Per garantire la capacità competitiva sono concordati in quest'ambito standard di qualità e puntualità. Inoltre la qualità dei trasporti e la capacità concorrenziale rispetto alla strada dovrebbero essere migliorate grazie a X-Rail, un'alleanza tra sette ferrovie merci europee. Nel traffico internazionale dei treni blocco – in particolare nel trasporto di container e casse mobili – la FFS Cargo punta al ruolo di azienda trazionaria sul corridoio nord-sud, tra i porti del Mare del Nord e l'Italia settentrionale.

---

#### **MORETTI CONFERMATO PRESIDENTE FERROVIE EUROPEE**

L'amministratore delegato del Gruppo Fs, Mauro Moretti, è stato rieletto Presidente del Cer, la Comunità delle Ferrovie europee (Community of European Railway and Infrastructure Companies). Lo hanno riconfermato all'unanimità, per il secondo anno consecutivo, i 73 delegati del Cer riuniti a Bruxelles. Moretti ha indicato i principali obiettivi del suo mandato da realizzare nei prossimi due anni: il riconoscimento di un ruolo di primo piano alle ferrovie e alle infrastrutture dei trasporti nell'elaborazione della «Strategia Ue 2020» e nel prossimo Libro Bianco sul trasporto; la pianificazione di finanziamenti adeguati per la realizzazione di progetti ferroviari comuni (almeno 30 miliardi per le reti Ten-T e Fondi Strutturali); abbattimento delle barriere tra i mercati nazionali e sostegno concreto all'«Area comune di trasporto europea»; internazionalizzazione dei costi esterni alle imprese e una mobilità efficace e sostenibile.

---

#### **TIRRENO BIANCHI VICE PRESIDENTE FERRMED**

Il Console della Compagnia Pietro Chiesa di Genova, Tirreno Bianchi, è stato nominato

Vice Presidente dell'associazione europea per il trasporto e la logistica Ferrmed, che ha presentato ieri a Palazzo San Giorgio un documento consegnato all'Unione europea sulle tematiche del “Great Axis Rail Freight Network”, il Grande Asse ferroviario per il trasporto merci fra Scandinavia, Reno, Rodano e Mediterraneo occidentale

---

#### **INCHCAPE SHIPPING SERVICES IN VENDITA**

Tramite la società finanziaria Istithmar World, il gruppo Dubai World ha messo in vendita Inchcape Shipping Services, una tra le più grandi agenzie marittime e di servizi, con circa 200 uffici nel mondo. L'agenzia fu acquistata da Istithmar nel 2006 da Electra Investment Trust per \$ 285 milioni. Secondo fonti riportate dal Financial Times, la richiesta per la vendita sarebbe oggi nell'ordine dei \$ 600 - 700 milioni.

---

#### **I PIRATI SOMALI SEQUESTRANO MERCANTILE LIBICO**

I pirati somali hanno sequestrato nel Golfo di Aden un mercantile libico con 17 membri dell'equipaggio tra romeni e libici. Il cargo MV Rim con stazza di 4.800 tonnellate è stato sequestrato a sud delle coste yemenite. Il mercantile batte bandiera nordcoreana ma è operato dalla White Sea Shipping di Tripoli.

---

#### **L'AUSTRALIA BLOCCA NAVI DIRETTE VERSO L'IRAN**

Sulla base della legge nazionale contro la proliferazione nucleare, l'Australia ha bloccato tre navi cargo sospette, che avevano per destinazione l'Iran. Il capo del governo australiano non ha rivelato il contenuto delle navi bloccate. Almeno una nave avrebbe avuto a bordo equipaggiamento che potrebbe essere utilizzato per il raffreddamento di centrali nucleari.

---

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.  
This page will not be added after purchasing Win2PDF.