

## Guccinelli interviene su Porto e Panigaglia

**LA SPEZIA - "E' davvero stupefacente la polemica che alcuni esponenti del Centrodestra fanno sul futuro del Porto della Spezia.**

Non è certo il Centrodestra l'amico di una politica di crescita della qualità del nostro Porto: è proprio Biasotti che cinque anni fa fece un accordo politico per impedire la crescita del Porto. Burlando ed il Centrosinistra hanno invece praticato la politica del fare: in questi anni abbiamo approvato il piano regolatore portuale (non votato dall'allora Forza Italia in Consiglio Regionale) e dato una guida forte ed autorevole alla Port Authority per garantirne l'attuazione.

Ci poniamo però anche con atti concreti per risolvere il rapporto tra il Porto e la città, garantendo la qualità della vita alle popolazioni.

A questo proposito abbiamo finanziato con 10 milioni di euro un progetto di riqualificazione urbana presentato dal Comune della Spezia per i quartieri co-

stieri del Levante.

Anche su Panigaglia la polemica del Centrodestra ha il fiato corto ed è contrassegnata da profonde incoerenze.

La Giunta regionale ha più volte assunto atti che riconoscono l'attuale impianto e soprattutto la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali. **Per decidere sul futuro abbiamo posto una domanda al Governo:** ci dica, una volta per tutte, quali sono le scelte nazionali di politica energetica sul tema dell'approvvigionamento del metano, di quanti impianti ha bisogno il sistema Paese e dove è strategicamente necessario ubicarli.

Le scelte in questa materia non si possono fare con la strumentalità elettorale e non possono essere lasciate alle singole compagnie che gestiscono impianti.

**Il problema per i lavoratori di Panigaglia è che questa domanda, posta sei mesi fa al Governo, è ancora senza una risposta."**

## Morgillo sull'accordo Burlando-schiffini



**LA SPEZIA** - "Confermo la mia posizione assunta in tempi non sospetti sul Terminal di Panigaglia - **dichiara Luigi Morgillo, candidato del PDL alle elezioni regionali di Marzo** - un'ottima opportunità occupazionale e di miglioramento ambientale soprattutto per il nostro golfo."

**Secondo Morgillo infatti**

**Snam Rete Gas costituirebbe un importante vantaggio per il territorio spezzino**

"Forse non tutti sanno - spiega l'esponente del PDL - che l'azienda investirebbe oltre 400 MLN di Euro per la sola attività di dragaggio, il che significherebbe la bonifica di una buona parte del nostro Golfo."

**"L'accordo di Burlando con Schiffini non mi stupisce affatto** - conclude Morgillo

- non è altro che un ulteriore Partito del No e dell'ambientalismo a senso unico che si va a posizionare nella sua parte più logica, la Sinistra, unendosi così ad un raggruppamento eterogeneo che non sa fare altro che porre ostacoli ad ogni iniziativa di sviluppo e nello stesso tempo promette, vanamente, di creare nuova occupazione."

CONVOCAZIONE DEL TAVOLO PUBBLICO PERMANENTE

# **Attuazione delle fasi esecutive per la realizzazione del Piano Regolatore Portuale**

**Al Sindaco della Spezia**  
**All'Assessore alla Portualità**  
**All'Assessore all'Ambiente**  
**All'Assessore alla Pian. Ter-  
ritoriale**  
**All'Ing. Claudio Canneti**  
**p.c. All'Assessore al Decen-  
tramento**

Con riferimento all'oggetto, dopo le valutazioni della Commissione Tecnica di due mesi fa sulle prescrizioni da adottare per quanto riguarda le prescrizioni

previste nel P.R.P., tali indicazioni dovevano essere sottoposte all'approvazione del tavolo permanente, in assemblea plenaria di tutti i suoi componenti.

Ancora oggi tale assemblea non è stata ancora convocata mentre una parte di tali scelte, scavalcando la deliberazione sul tavolo permanente, vengono assunte dall'Autorità Portuale pur facendo parte del tavolo, come altre componenti .

Mi pare una questione di correttezza convocare nei tempi più brevi possibili, un tavolo istituzionale, strumento democratico della partecipazione, forse un esempio nella portualità nazionale.

In attesa di un riscontro cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

**Il Presidente**  
**Franco Arbasetti**

INFORMARE

## **Il gruppo Tarros ottiene la certificazione integrata ambiente e sicurezza**

*È stata rilasciata dal Lloyd's Register Quality Assurance*

Ieri al gruppo Tarros è stata rilasciata la certificazione integrata ambiente e sicurezza comprendente il Certificate of approval of Management System Standards ISO 14001:2004 e il Certificate of approval of Management System Standards OHSAS 18001:2007.

La certificazione “multi sito” è stata consegnata presso il Terminal del Golfo del porto della Spezia da Giovanni Oliveri, amministratore delegato del Lloyd's Register Quality Assurance, ad Alberto Musso, presidente del gruppo Tarros.

Il gruppo Tarros, oltre alla capogruppo Tarros Spa, include il gestore del terminal portuale Terminal del Golfo Spa, il deposito a S. Stefano Magra Nora Spa e le due agenzie CMS Srl agenzia doganale e CMS Mare Srl agenzia marittima. «La filosofia del rispetto per i lavoratori e per l'ambiente che già caratterizza le navi del gruppo, soggette da anni a scrupolosi controlli - ha sottolineato l'azienda italiana - è stata estesa al terminal portuale, all'agenzia, al container carrier, all'inland & repair depot per arrivare ad un insieme di attività produttive ed ecosostenibili. Il riconoscimento premia una moderna visione condivisa dall'intero gruppo Tarros sulle strategie operative ed economiche mirate alla qualità e all'eccellenza del proprio ambiente di lavoro ed il territorio in cui opera».

IL SECOLO XIX

PORTO DI GENOVA

# Gara internazionale a giugno per il nuovo Hennebique

Da Multedo a ponte Parodi, viaggio sulle banchine che cambiano

**ALBERTO QUARATI**

**GENOVA.** Gara per l'Hennebique a giugno, nuova darsena tecnica per le bettoline, porto Petroli dragato a 14 metri entro la fine di aprile, riempimento della prima vasca di colmata per calata Bettolo a giugno.

Anche se per i non appassionati la lista appena fatta può sembrare ostrogoto, chi conosce appena un po' le travagliate vicende del porto di Genova sa bene fino all'inizio dello scorso anno l'elenco appena stilato era pura fantascienza. Eppure, man mano che i dragaggi vanno avanti, il porto della Lanterna si scopre pronto al rilancio del dopo-crisi. Partiamo dall'Hennebique: la grande struttura in cemento armato accanto alla stazione marittima andrà a gara quest'estate, e già sono molti i progetti in campo. Sotto le sue strutture, è in corso di preparazione la condotta che sposterà lo scarico del depuratore Darsena, tre chilo-

metri fuori dal porto antico, al di là della diga foranea. In questo modo ci saranno meno detriti sul fondo, e finalmente comincia a intravedersi, con il rifacimento di ponte Parodi, l'approdo a Levante per il terminal crociere, con le strutture dedicate. E proprio su ponte Parodi si procede a tambur battente: i lavori saranno terminati a fine anno, e l'Autorità vuole definire in questo mese con Comune e società Porto Antico gli

interventi sull'area. La darsena tecnica per le bettoline, le unità che riforniscono le navi, sarà costruita per fare spazio alla spianata di calata Bettolo, il nuovo mega-terminal container

alle spalle del già esistente Sech di calata Sanità. Gara entro l'anno, «così il soggetto che vincerà la con-

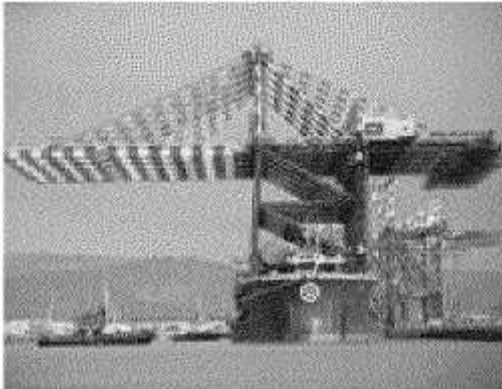
cessione potrà ordinarsi le gru per tempo - dice il presidente dell'Autorità Luigi Merlo -. Siamo quasi alla chiusura della seconda delle quattro vasche previste. Ricordiamo che i lavori sono iniziati a maggio dello scorso anno; per giugno è previsto il riempimento totale della prima vasca e nel frattempo sarà ultimata la chiusura della seconda». Si è quindi entrati nella seconda fase dei dragaggi. «Dopo la prima fase di aspirazione, che ha riguardato stazione marittima e Porto Petroli - ha continuato Merlo - stiamo ultimando i lavori di Multedo, che termineranno il 30 aprile». Entro l'anno infine cominceranno i lavori alla foce del Polcevera: via tutti i detriti portati dal fiume, per consentire l'accesso alle grandi portacontainer che arriveranno al riempimento dei ponti Ronco-Canepa. Curiosità: insieme alle draghe, arriveranno anche gli archeologi subacquei. In epoca romana infatti il Polcevera fu utilizzato come via d'acqua interna.

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**CALATA BETTOLO**  
**La prima delle quattro vasche è quasi pronta**

**IL SECOLO XIX**



**INFRASTRUTTURE  
GIOIA TAURO APPROVA  
IL PIANO REGOLATORE**

È STATO approvato il piano regolatore per il porto di Gioia Tauro. Su proposta dell'Authority guidata da Giovanni Grimaldi, i membri del Comitato portuale hanno adottato, all'unanimità, il Prp che ha il compito di definire lo sviluppo dello scalo con riflessi nel suo comprensorio

**MINERALE DI FERRO/2  
MEGA PORTO IN CINA:  
400 MILA TONNELLATE**

IL PROGETTO per il nuovo porto di Zhanjiang, nella provincia sud-orientale del Guangdong in Cina ha come obiettivo la costruzione di un terminal con una capacità annua di 400 mila tonnellate, con un investimento da 146,4 milioni di dollari. Tutto per il minerale di ferro

**MINERALE DI FERRO/1  
BANCHINE IN AUSTRALIA  
PER LE NUOVE MINIERE**

IL GOVERNO dell'Australia Occidentale ha annunciato la costruzione di un nuovo porto nella regione del Pilbara. Lo scalo quindi si troverà nella località di Anketell, nei pressi di capo Lambert, nel distretto minerario della città di Wickham. Almeno tre i gruppi interessati a investire

# Case, fabbriche e navi-aspiratutto in porto nasce il villaggio sull'acqua

*Bankitalia premia l'authority: "Siete il primo ente del Nord Ovest"*

MASSIMO MINELLA

**L**À DOVE c'era l'acqua ora c'è una città, un quadrilatero di container trasformati in case, con tanto di scari-chifognari, a fianco del più grande riempimento di mare che si stia realizzando in questo momento nel Mediterraneo, alla calata Bettolo. Una sorta di città sull'acqua, nata dal nulla per ospitare operai e tecnici impegnati nell'opera-simbolo del porto del futuro, che rappresenta la prima delle sorprese di questo scalo trasformato in cantiere per prepararsi al meglio quando la crisi dei traffici sarà finita. La Banca d'Italia ha appena indicato l'authority portuale di Genova come il primo "ente appaltatore" del Nord Ovest, con bandi di gara già lanciati o prossimi a partire per oltre cinquecento milioni di euro. E il presidente dell'authority Luigi Merlo, in visita al porto insieme all'ammiraglio Ferdinando Lolli, comandante della Capitaneria, si gode

il momento. Per essere più libero di camminare tra le banchine e salire e scendere dalla barca della Guardia Costiera Merlo rinuncia addirittura alla giacca d'ordinanza e opta per il maglione. «La prima vasca sarà completa fra qualche mese e stiamo già lavorando alla seconda — spiega Merlo affiancato dal dirigente dell'authority Andrea Pieracci — Abbiamo attivato un meccanismo che non ha soluzione di continuità, perché nel tombamento finisce tutto il materiale che stiamo dragando dai fondali del porto». Una catena di montaggio acqua-terra-acqua realizzata attraverso gigantesche draghe con bracci simili ai tentacoli di una piovra, lunghe oltre otto metri (ma ne esiste anche un modello da sedici) che si schianta nell'acqua, pesca sul fondale e deposita il materiale su una bettolina che la porterà alla Calata Bettolo. Il progetto è articolato in due vasche su cui sono stati stesi enormi lenzuoli impermeabili e in una base realizzata attraverso l'affonda-

mento di cassoni realizzati direttamente sulla banchina a fianco della Bettolo, in testata del ponte Rubattino. «Il sistema migliore per non pesare sulla viabilità urbana — continua Merlo — Qui nascerà una banchina in grado di ospitare quasi mezzo milione di container (che andrà ovviamente in garan. d. r.)

e navi lunghe oltre 330 metri».

Il lavoro dei dragaggi è incessante, le draghe aspirano acqua e fango da Multedo, per portare i fondali del porto petroli a meno sedici, ma anche da ponte Parodi, dove nascerà il nuovo accosto per le crociere e, in testata, continueranno a lavorare i rimorchiatori rossi della "Rimorchiatori Riuniti". Le navi sono sempre più grandi e hanno

quindi bisogno di pescaggi sempre più profondi. Il porto deve farsi trovare pronto sia per le grandi petroliere all'attracco a Multedo che per le nuove navi da crociera che arriveranno alla Marittima e a Ponte Parodi. Il tombamento della Bettolo di-

venta così l'occasione migliore per liberarsi dei detriti (alla fine ne verranno estratti due milioni e mezzo di tonnellate) e realizzare il nuovo porto. Ma il cartello "lavori in corso" è appeso anche a calata Olii Minerali, a fianco della Bettolo, dove verrà realizzata la nuova darsena tecnica per il bunkeraggio, (per consentire cioè il ricovero delle bettoline incaricate di fornire il carburante alle navi). «Questa è solo una parte degli interventi previsti nel nostro piano operativo triennale — conclude Merlo — Vogliamo completare al più presto i lavori già a suo tempo previsti dal piano regolatore portuale. Poi ci occuperemo del prossimo. A giugno partirà intanto il bando di gara per l'Hennebique, mentre in accordo con il Comune stiamo realizzando un nastro sottomarino che sposterà a tre chilometri dalla costa la rete fognaria che dalla darsena oggi scarica a calata Santa Limbania, proprio davanti all'Hennebique».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I numeri**

# Dentro alla calata finiranno 273 “massi ciclopici”



I cassoni che verranno affondati alla Bettolo

UNPOKER di opere, dai container al petrolio, alle crociere, per cambiare i connotati della Lanterna. Alla Calata Bettolo (valore dell'intervento 135 milioni di euro) è già iniziata la formazione della nuova banchina con l'affondamento dei primi cassoni. Alle spalle si opererà invece con il riempimento di tre grandi vasche con materiale proveniente dai dragaggi.

In fase di costruzione anche la nuova darsena tecnica, con una doppia banchina, “a massi”, di fronte allo stabilimento dell'Eni, e “a cassoni”, per chiudere la darsena sul lato di levante. I massi “ciclopici” sono stati

fabbricati direttamente in banchina e stoccati nella grande area di cantiere: ne sono già stati prefabbricati 205 su 273 da sessanta tonnellate l'uno.

Doppio anche il lavoro sui dragaggi: il primo con una draga “aspirante-refluente” e il secondo con una draga “stazionaria a escavatore rovescio” dotata di un braccio meccanico di otto metri e mezzo. Attualmente sono stati già dragati 250 mila metri cubi di materiale nelle aree del porto antico, di Mulatedo e Porto Petroli.

(mas. m.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## SOPRALLUOGO A BORDO DELLA PILOTINA

# Cantieri, dragaggi e riempimenti: così il porto lancia la sfida dei traffici

*Il presidente dell'Authority fa il punto sui lavori in corso per 550 milioni di euro. In fase avanzata gli interventi per Calata Bettolo, Darsena tecnica e Ponte Parodi*

**Ferruccio Repetti**

«Abbiamo lavori in corso per qualcosa come 550 milioni di euro, tra opere appaltate, che da sole valgono oltre 450 milioni, e in via di assegnazione. La Banca d'Italia ha certificato che, in questo senso, siamo il soggetto più attivo dell'intero Nordovest del Paese»: scandisce le parole, il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, mentre la pilotina della Capitaneria su cui è imbarcato sembra andare all'arrembaggio della draga che gratta e aspira il fondale - tutto in pochi secondi di movimento sincronizzato - davanti all'imboccatura di levante, già Diga Duca di Galliera. Un intervento «per ora parziale, ma molto importante, per il traffico marittimo», ma solo uno dei tanti che sono stati avviati (o riavviati, dopo le tempeste ambientaliste e giudiziarie) in questi ultimi mesi. I dragaggi attualmente in esecuzione, per un volume totale di 2 milioni e 250 mila metri cubi - spiega a sua volta il dirigente responsabile dei progetti, An-

drea Pieracci, anch'egli stoicamente imbarcato sulla pilotina, mentre la tramontana sferza a piacimento - sono eseguiti mediante due differenti mezzi: una draga aspirante-refluente e un'altra stazionaria «a escavatore rovescio». Ed è appunto la prima a venire impiegata «nell'approfondimento fino a quota meno 14 metri a levante. Questa attività ha permesso un aumento immediato della manovrabilità delle navi che circolano nel canale. A tutt'oggi - precisa ancora l'ingegnere Pieracci, uno di quelli che gli brillano gli occhi quando vede l'avanzamento dei lavori - sono stati dragati nelle aree del Porto antico, di Miltedo e del Porto petroli circa 250 mila metri cubi di materiale».

Insomma, ormai l'avete capito: il porto di Genova (visitato ieri dal nuovo prefetto Francesco Antonio Musolino) è un immenso cantiere aperto, dove - «a tempi rapidi, non italiani» ironizza Merlo - si sta costruendo lo scalo del futuro, cioè praticamente di domani mattina, quando ci sarà la ripresa dei traffici conseguen-

te alla ripresa economica generale, e i moli sotto la Lanterna dovranno essere in grado di smistare ben più dell'attuale quota di 1 milione e 700 mila container. Ma siccome non ci sono solamente i container - che senza veri e propri distripark non portano valore aggiunto dal punto di vista dell'occupazione -, lo scalo guarda al mix di opportunità, tra cui il traffico turistico-croceristico, magari in sinergia con l'aeroporto Cristoforo Colombo, rappresenta una prospettiva incoraggiante. Per questo, fra l'altro, fervono a Ponte Parodi i lavori di livellamento dei fondali per la realizzazione del piano di posa della nuova banchina, la demolizione del pontile Santa Limbania e della «banchina a massi interferente con il futuro banchinamento del sito», oltre alle opere per la costruzione del nuovo banchinamento, parte a cassoni in cemento armato e parte a massi. «Operazioni che comportano anche significativi accorgimenti dal punto di vista ambientale - sottolinea Merlo, sempre spavalidamente incurante dei ri-

gori del freddo - come l'adozione di costosissimi teli isolanti simili a quelli usati nelle discariche, e la spalmatura di resine, altrettanto isolanti, nelle pareti interne dei cassoni».

La pilotina, su cui viaggia anche il Direttore marittimo della Liguria, ammiraglio Ferdinando Lolli, arriva a mostrare in primo piano, in successione, lo stato delle cose alla Calata Oli minerali, alla Nuova Banchina Bettolo e al Nuovo Terminal Container da 400 mila teus all'anno (anche qui, è in corso la posa di cassoni per il riempimento, mentre i fondali saranno «scavati» fino a meno 17,5 metri); infine transita davanti alla Darsena tecnica (banchina sia a massi, sia a cassoni). «Ma c'è tanto altro da mostrare, in quanto a cantieri aperti. Alle Riparazioni navali ad esempio» incalza il presidente Merlo.

In effetti, al di là dei cantieri, il giro d'orizzonte dal mare dà un'altra idea di porto e anche di città. Che però restano «separati in casa». Chissà che tutti questi lavori in corso non contribuiscano alla riconciliazione...

**IL SOPRALLUOGO** ❖ Visita dal mare per fare il punto sui lavori in corso nello scalo di Genova

# Avanza il porto dei cantieri Dragaggi alla seconda fase

*Duecentocinquantamila metri cubi di materiale "prelevato" dai fondali  
Completato il riempimento della prima delle vasche per il terminal Bettolo*

Il conteggio dice che al primo marzo sono stati dragati 250 mila metri cubi di materiale dai fondali nelle aree del Porto Antico, di Multedo e del Porto Petroli, fanghi che vanno a finire nei cassoni per trasformarsi nella base del terminal che sta nascendo a calata Bettolo. Il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo e l'ammiraglio Ferdinando Lolli, comandante della Direzione marittima, concludono il secondo sopralluogo in due giorni (l'altro ieri aveva fatto il suo primo giro il neo prefetto Francesco Musolino), ai cantieri del porto a bordo della pilotina della Coast Guard e commentano soddisfatti che i lavori procedono secondo il programma.

«Il cantiere, aperto a maggio, è già a metà della fase di riempimento dei 180 mila metri quadrati che costituiranno il terminal di calata Bettolo» commenta orgoglioso Merlo. A Bettolo sono state consolidate le vecchie banchine e sono già stati posate due delle quattro vasche che costituiranno il nuovo terminal contenitori. Due nuove draghe, una che "spacca" e scava le parti più dure dei fondali che poi vengono aspirate e l'altra "aspirante-refluente", sono impegnate tutti i giorni per i dragaggi, entrati nella "seconda fase" e che a Multedo saranno ultimati il 30 aprile. Poi c'è la Darsena tecnica, Ponte Parodi, calata Olii minerali. «Ci sono già benefici rilevanti prima di avere pronto il nuovo terminal contenitori che si sta realizzando. È un segnale: per molti anni si è detto che non si realizzano e invece non saranno pronte. Chiediamo almeno che si realizzino in tempo la galleria del Campasso, il nodo ferroviario e il nodo autostradale di San Benigno».

A Ponte Parodi la nuova banchina, in corso d'opera, sarà pronta entro dicembre. «Stiamo definen-

do gli aspetti dell'intervento degli operatori privati. Contiamo di trovare un'intesa entro un mese» spiega Merlo. Anche in questo caso il porto ha fatto la sua parte, in attesa che parta il progetto sulla parte "a terra".

«Approfitando dei dragaggi l'Autorità portuale collaborerà anche con Mediterranea Acque. Oggi lo

scarico del depuratore della darsena arriva alla radice di ponte dei Mille, ma dovrà essere spostato in mare aperto e, approfittando dei dragaggi, si realizzerà una tubatura sui fondali del porto per arrivare al nuovo sbocco.

I responsabili della Tecnis, la ditta catanese che si è aggiudicata i lavori per il dragaggio e il riempimento di calata Bettolo aggiungono che in tutto il porto oggi ci sono dieci draghe al lavoro e il 15 marzo partiranno anche i lavori alla Fincantieri di Sestri Ponente per allargare il piazzale per l'allestimento delle navi.

[m.z.]



Luigi Merlo  
Presidente Autorità Portuale



Il porto fra quattro anni avrà raddoppiato la potenzialità, speriamo che siano pronte le prime infrastrutture

vano le infrastrutture perché le opere portuali erano ferme - dice Merlo -. Adesso i lavori sono partiti e vanno avanti e possiamo dire che fra quattro anni il porto avrà una potenzialità doppia rispetto a quella attuale e le infrastrutture

**TUTELA** ❖ Anche un archeologo sub a bordo della draga che scaverà alla foce del torrente

## Nel Polcevera a caccia di reperti

**C**i sarà anche un archeologo sommozzatore a seguire i dragaggi del torrente Polcevera che dovrebbero partire all'inizio dell'estate per arrivare, partendo dal mare, fino all'altezza del ponte del Papa. La Soprintendenza di Genova ipotizza, infatti, che sui fondali del torrente che era una via d'acqua utilizzata dai romani, si possano trovare reperti e forse relitti di imbarcazioni dell'epoca. Considerato che la foce del torrente non era mai stata dragata

in passato, la Soprintendenza vigilerà sui lavori e ne approfitterà per effettuare uno studio in diretta. «Noi andremo a rompere con la draga apposita un primo strato, poi procederemo con maggiore cautela. La Soprintendenza si aspetta che siano possibili ritrovamenti ad una profondità di 10-15 metri e stiamo contattando un archeologo specializzato che seguirà il lavoro e farà immersioni» spiega Andrea Pieracci, direttore tecnico dell'Autorità portuale.



**ANCHE TRAGHETTI PIENI DI PASSEGGERI**

## **BALTICO GHIACCIATO, IMPRIGIONATE 50 NAVI**

UNA CINQUANTINA di navi, fra cui diversi traghetti con migliaia di passeggeri a bordo, sono bloccate da ore al largo delle coste svedesi dal ghiaccio che ricopre il Mare Baltico e secondo le autorità marittime svedesi, malgrado l'intervento delle navi rompighiaccio, non potranno muoversi per diverse ore. Il ghiaccio ha cominciato ad ostacolare la navigazione già mercoledì sera. «Circa 50 navi mercantili attendono il soccorso dei rompighiaccio», ha spiegato Johny Lindvall, della sezione rompighiaccio della marina della Svezia. «Ci sono fino a sei traghetti bloccati e finora siamo riusciti a disincagliarne solo due». Si tratta di traghetti che collegano Svezia e Finlandia, più uno diretto in Estonia.



**LOGISTICA**

**Per Maersk  
conti in rosso  
e tensioni  
con i lavoratori**

**GENOVA.** Ap Møller-Maersk, uno dei più grandi gruppi logistici del mondo, ha chiuso il 2009 con una perdita di poco superiore ad un miliardo di dollari contro l'utile di 3,5 miliardi del 2008. Le perdite della divisione trasporto container sono state di 2,1 miliardi di dollari. Intanto, a Genova - dove la società aveva fino a poco tempo fa uno dei suoi quartier generali, tornano le tensioni sindacali. In particolare, il sindacato segnala che la società non sta onorando il patto sulle riassunzioni dei cassintegrati (in deroga) a seguito delle dimissioni di altri dipendenti.

LA CRISI ❖ Incontro con Vesco

# Maersk pensa ad una nuova riorganizzazione Allarme occupati



«L'ennesima riorganizzazione aziendale» dicono i sindacati. Maersk ha prospettato alle rsu nuovi riasseti della sede genovese: alcuni lavori verranno spostati nelle Filippine e in India e quindi ci saranno inevitabili ricadute anche qui. Per questo ieri i delegati hanno incontrato l'assessore regionale al Lavoro Enrico Vesco. «Abbiamo espresso la nostra preoccupazione circa una nuova riorganizzazione, ventilata dai dirigenti - spiegano i componenti della rappresentanza sindacale unitaria -, riorganizzazione che potrebbe avere effetti significativi sul personale attualmente occupato nella sede di Genova. Ancora una volta i termini della trattativa rimangono nebulosi accentuando il disagio dei lavoratori che non sanno cosa li attende nel futuro».

Nei giorni scorsi c'è stato un incontro all'Asagenti, ma non si parla di numeri e nemmeno chiaramente di tagli. Ma la riorganizzazione arriva dopo l'accordo fatto a novembre sulla cassa in deroga per i dipendenti rimasti senza lavoro dopo lo spostamento del reparto Emc ad Algeciras e nel frattempo il personale di Maersk a Genova è sceso dalle oltre trecento unità del 2008 alle 220 di oggi. «È l'ennesima riorganizzazione, sembra che non abbia mai fine. Speriamo che siano mantenuti i livelli occupazionali» commentano preoccupati i tre segretari di Fit-Cisl, Maurizio Diamante, Filt-Cgil Laura Tosetti e Uiltrasporti Bruno Costa.

# Costa: «Il porto è un vero affare Capitali esteri presto a Venezia»

## «I Giochi fanno correre le opere: perfetti in Laguna»

«I tassi di rendimento finanziari sono bassissimi. Investire nelle infrastrutture portuali può essere un vero affare. Per fare le opere occorrono tre competenze: oltre le autorità portuali, gli operatori e le imprese di costruzione. Gli uni e gli altri, non necessariamente italiani, sono pronti a investire a Venezia, se solo proponiamo buoni progetti e gare ben fatte». Il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, ripete ovunque che non bisogna perdere l'ennesima occasione di traffici e risorse, via terra e via mare. I porti del Nord Adriatico, se fanno sistema, possono crescere in 5 anni di 5 milioni di teu, dal milione e poco più di oggi. L'Asia cresce, i traffici marittimi intra-Asia e Asia-Europa superano i 70 milioni di teu l'anno. È assurdo essere così marginali, disponendo di una porta che si incunea nel continente. Deve mettersi in moto un meccanismo virtuoso per tornare a crescere in fretta, almeno ai livelli del 2007 entro il 2012.

Per il Veneto, poi, crescere, significa soprattutto esportare. L'economista Costa l'ha spiegato recentemente in un pamphlet, «La Luna oltre il dito. Salvare il Veneto per salvare l'Italia», in cui si è preso il lusso di non usare mai la parola «porto», forse perché non apparisse un'opinione *pro porto suo*. La settimana di Costa è iniziata a Trieste, con la firma del Napa; è proseguita martedì a Venezia, con la presentazione al ministro dei Trasporti, Matteoli, dei progetti di sviluppo che contribuirebbero anche al recupero e al risanamento di spazi industriali importanti a Porto Marghera. Non crede ai grandi piani imposti dall'alto (pubblici e privati, si potrebbe dire, pensando a recenti iniziative bancarie) ma a un mix di cooperazione e competizione che metta in gioco le capacità di tut-

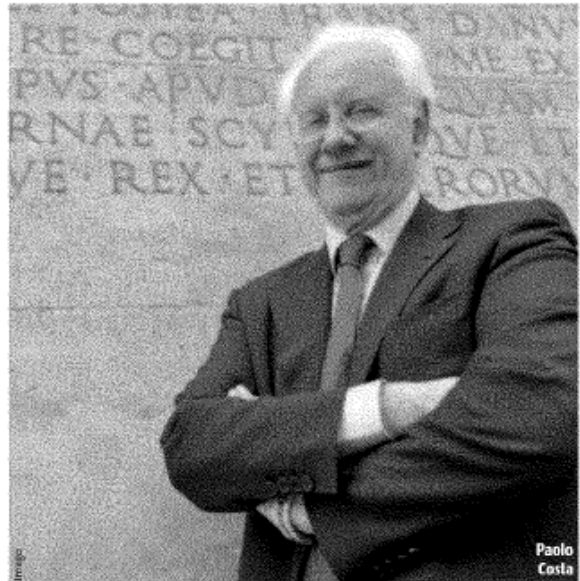
ti. Ha senso istituzionale per dialogare con chiunque abbia ruoli istituzionali e per cogliere la parte condivisa di progetti come quello di Unicredit per la piattaforma portuale di Trieste-Monfalcone: «Ben venga, ma non basta. Sarebbe miope se impedisse altri progetti. Meglio avrebbero fatto se ne avessero parlato almeno con l'Autorità di Trieste». Dice così, per ricordare che il progetto Unicredit pensa proprio di fare a meno delle Autorità portuali.

Per l'attività e la manutenzione ordinaria dei porti basterebbe l'autonomia finanziaria. Spesso promessa, sempre disattesa. Lasciare in banchina una quota delle entrate proprie (tasse portuali o Iva) sarebbe equo, perché i soldi sarebbero usati dai porti produttivi. Per gli investimenti strutturali, invece, bisogna fare le gare e sviluppare il project financing.

Crisi economica e sostenibilità ambientale danno una grossa mano a questa visione: oggi si calcola - domani si potrebbe tassare - la sovrapproduzione di Co2 che comporta trasportare le merci fino al Nord Europa, con 5 o 6 giorni di viaggio in più in mare. La crisi mondiale ha fatto annullare ben 145 ordini di supernavi da 12mila teu, il petrolio torna caro e potrebbe esserlo sempre di più. Nell'Adriatico le navi da 5mila teu sono agili ed economiche come una Smart o una 500.

Per attivare tutto questo, le Olimpiadi 2020 sarebbero utili? Prima finge di minimizzare, Costa. Poi risponde: «Gli appuntamenti, le scadenze riescono a sbloccare le decisioni, a mettere in moto le opere; aiutano a completare le riconversioni. È stato così per Torino. Roma di occasioni simili ne ha avute tante. Le Olimpiadi a Venezia sarebbero perfette».

Angelo Ciancarella



Paolo Costa



**TROVATO IL MODO PER SCONGIURARE LA DENUNCIA PENALE DEI FUNZIONARI IN CASO DI CONTRAFFAZIONE**

## **Norma blocca-dogane vicina allo stralcio**

*La settimana prossima si vota l'emendamento alla legge sul Made in Italy*

È rimandata a martedì prossimo l'approvazione in Senato dell'emendamento Ventrella-Paravia al decreto legge 1930 sulla tutela del made in Italy, che dovrebbe scongiurare il pericolo di paralisi delle dogane italiane.

Il testo votato il 19 dicembre 2009 dalla Camera introduce infatti sanzioni penali nei confronti dei funzionari doganali nel caso di introduzione di prodotti contraffatti in Italia. Il direttore dell'Agenzia delle Dogane, Giuseppe Peleggi, ha lanciato l'allarme sul rischio che una misura di questo genere provochi il collasso dei varchi doganali.

Il rischio di poter incorrere in una denuncia penale per ogni oggetto contraffatto trovato sul territorio nazionale spingerebbe infatti i funzionari a intensificare le verifiche manuali della merce, intasando di fatto il flusso delle importazioni che passano per porti, aeroporti e varchi di frontiera.

«Siamo intervenuti con modifiche al disegno di legge» spiega il senatore Antonio Paravia, relatore dell'emendamento che deve scongiurare il rischio paralisi. Che prosegue: «Non abbiamo potuto votare oggi (ieri per chi legge, ndr) perché mancavano autorizzazioni ministeriali. Abbiamo rimandato la votazione all'incontro della decima commissione di martedì prossimo, alle 14.30». La decima commissione del Senato

(Industria, commercio e turismo) è chiamata a votare in via deliberante. Il testo votato con gli emendamenti proposti non dovrà cioè andare in aula, ma potrà tornare direttamente alla Camera per l'approvazione definitiva.

Secondo Paravia, il testo originale era fortemente penalizzante per il commercio: «Siamo in una società globalizzata. Una cosa è combattere il traffico di sostanze come gli stupefacenti, un'altra chiedere alla dogana di controllare di tutto e di più. È impossibile per i volumi di merce che sono in movimento, ci sarebbe la paralisi dei nostri porti».

Soddisfazione per l'avvio a conclusione della vicenda è stata espressa dalla Uil, che ieri annunciava come già avvenuta la votazione che invece è stata rimandata. Sergio Tisba, segretario regionale Uil Dogane Lazio, spiega «come tale norma, approvata dalla Camera in data 19 dicembre 2009, fosse invece in contrasto con la normativa europea, attribuendo inopinatamente ai funzionari doganali responsabilità penali su modalità di controllo che invece debbono rispondere a logiche dettate a livello europeo».

Già la scorsa estate un altro provvedimento, relativo all'internazionalizzazione delle imprese, aveva creato allarme per la possibile conseguenza di un rallentamento delle importazioni.

**Alberto Ghiara**

**VISITA A MADRID NEL NUMERO UNO DI RZD**



**Ferrovie, accordo Russia-Spagna**

**L**ipresidente delle Ferrovie russe Vladimir Yakunin (a destra) è in visita ufficiale in Spagna, presso il ministero dei Lavori Pubblici, presieduto da José Blanco. Motivo della visita, gli interessi delle ferrovie russe in Spagna, e in particolare proprio nel settore delle trasporto su ferro, la cui infrastruttura è gestita perlopiù dalla

società pubblica Adif (Administrador de infraestructuras ferroviarias). L'idea sarebbe quella di un accordo di cooperazione sia tecnologica, sia di innovazione sui processi gestionali, tra il governo russo e quello di spagnolo. La Rzd, che gestisce le ferrovie russe, è una delle più grandi aziende di trasporto del mondo.

**LA PREVISIONE: INCREMENTO DEL 18,5 PER CENTO NEI PRIMI DUE MESI**

## Traffico container a Napoli il terminal Conateco è ottimista

Traffico container in crescita nel porto di Napoli con un incremento, nei primi due mesi del 2010, del 18,5 per cento.

Un dato che si dimostra in controtendenza con la maggior parte dei porti italiani. Secondo le previsioni formulate dal maggior terminalista partenopeo, Conateco, gli impegni assunti dalle principali compagnie di trasporto container per i prossimi mesi fanno ipotizzare un'impennata

del trend positivo. Il risultato del primo bimestre dell'anno è riconducibile sia al potenziamento del traffico da parte dei due principali player, Cosco e Msc, sia ad un forte incremento della compagnia iraniana Hds lines.

Ulteriore incrementi saranno garantiti dall'esecuzione dei lavori di dragaggio dei fondali per circa 130

mila metri cubi e dal recente accordo fra Autorità Portuale di Napoli e Interporto di Nola, che metterà a disposizione nel porto 225 mila metri quadrati di aree riservate al traffico container nelle aree retroportuali. Circostanze che aumenteranno i vo-



Container nel porto di Napoli

lumi globali di container movimentati del 30 per cento in due anni e del 50 per cento in tre anni. Progressione analoga per Soteco che, a fine febbraio, ha segnato +43,7 per cento. Se troverà conferma la scelta dei maggiori carrier di inviare a Napoli le navi madre, ovvero le portacontainer più grandi della loro flotta, il porto potrà superare agevolmente il tetto dei 500 mila container teu. Nell'immediato, però, è diventato improcrastinabile il dragaggio, per il quale è attesa a giorni la prescritta autorizzazione del ministero dell'Ambiente.

**RITMI TROPPO ACCELERATI**

***Metano nell'atmosfera  
dal permafrost  
in via di scioglimento***

Il metano sta fuggendo nell'atmosfera dal terreno ghiacciato dei fondali dell'Oceano Artico con un ritmo confrontabile a quello finora previsto per gli oceani di tutto il mondo, nel loro insieme.

La scoperta è nata dalla collaborazione fra l'Accademia russa delle scienze e l'università dell'Alaska. Secondo gli esperti le conseguenze sul riscaldamento globale potrebbero essere serie.

Il nuovo dato si basa sulle ricerche condotte dai ricercatori russi a bordo di una nave oceanografica, che dal 2003 al 2008 ha controllato le condizioni della piattaforma ghiacciata dell'Artico orientale.

In condizioni normali il terreno ghiacciato (permafrost) immagazzina grandi quantità di metano, ma la ricerca mostra che il permafrost sta mostrando segni di instabilità, lasciando fuoriuscire uno dei gas maggiormente responsabili del riscaldamento globale.

**Mario Lusender**

**ORDINATE SEI UNITÀ A HYUNDAI**

***E Mol si butta  
nelle commesse  
per gasiere***

Nei prossimi sei anni la compagnia giapponese Mitsui "Osk" Lines investirà 1,7 miliardi di dollari nella costruzione di sei gasiere da 177 mila metri cubi.

Due delle navi, in partnership al 30 per cento con la Itochu Corporation, sono già state ordinate ai cantieri coreani Hyundai Heavy Industries per consegna 2010. Altre quattro saranno costruite da cantieri cinesi per consegna fra il 2014 ed io 2016.

Le sei navi trasporteranno sette milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto in un anno, di cui il 60 per cento destinato al mercato cinese. Lo scorso anno la domanda di gas naturale liquefatto in Cina è cresciuta del 61 per cento a 5,4 milioni di tonnellate, contro 3,4 milioni di tonnellate nel 2008. Giusto pochi giorni fa, i cantieri coreani della Hyundai avevano denunciato, oltre al prevedibile crollo degli ordini, anche un numero notevole di cancellazioni. In Corea del Sud si concentra infatti oltre un quarto degli ordini ufficialmente cancellati dagli armatori.

## **Respinto un attacco dei pirati**

**A**ttacco respinto nell'Oceano indiano, dove i pirati hanno preso d'assalto una nave spagnola, l' "Albacan" ma sono stati respinti dal personale di sicurezza che viaggiava a bordo. La nave è stata attaccata al largo delle coste del Kenya dai pirati che si sono avvicinati a bordo di una piccola imbarcazione, e hanno aperto il fuoco facendo anche esplodere una granata che per fortuna non ha provocato feriti. Il personale di sicurezza che si trovava a bordo dell'imbarcazione ha risposto al fuoco degli assalitori, mettendoli in fuga.

---

### **ANAS**

#### **Gare in arrivo**

Mettere a gara altre concessioni autostradali «è previsto dalla Finanziaria». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli. «Ciucci giustamente difende l'Anas e chiede risorse come le chiedono gli altri. Il problema delle risorse per coloro che gestiscono certi apparati è normale. Il vero problema - ha proseguito - è che chi governa deve fare i conti con la realtà. Ci sono delle norme e vanno rispettate».

## ROAD SHOW PER WISTA ITALIA

ROMA - WISTA Italia organizzerà a partire dal 25 marzo nei principali porti italiani il Road Show Italia.

"In un momento mondiale della economia che crea tante incertezze" - segnala Maria Gloria Giani, presidente Wista Italia - "Wista vuole essere di supporto al settore marittimo portuale organizzando incontri e convegni che sostengano il comparto marittimo, con noi (segue in ultima pagina)



Maria Gloria Giani

### *Road Show per Wista Italia*

nei vari appuntamenti saranno perciò di volta in volta partner di categoria come Confitarma, Federagenti, Confetra, Fedespedi, Ucina".

Il tema generale del Road Show sarà "2010 quale futuro per lo shipping, dal ruolo degli attori alle prospettive degli economisti, aggiornamenti sulle normative e strategie" e le città dove da marzo a luglio avranno luogo i convegni saranno Genova, La Spezia, Livorno, Messina, Roma e Trieste-Monfalcone.

Nelle varie occasioni si discuterà di crocierismo, sistema porto, short sea shipping, servizi tecnico navali, le Dogane, per concludere il ciclo dei lavori con le prospettive economiche del 2011.

Hanno garantito la loro presenza rappresentanti del governo e delle agenzie di riferimento della Commissione UE, l'Agenzia delle Dogane, le istituzioni, il Propeller Club e i principali protagonisti dello shipping internazionale.

INFORMARE

## **Calo record dei volumi di merci trasportati dalle ferrovie tedesche**

*Nel 2009 sono stati movimentati 312,1 milioni di tonnellate di carichi (-15,9%)*

L'ufficio federale statistico tedesco ha reso noti i dati dettagliati dei volumi e delle tipologie di merci trasportate dalle ferrovie tedesche nel 2009. Lo scorso anno sono stati movimentati complessivamente 312,1 milioni di tonnellate di carichi, con una flessione del 15,9% sul 2008. Si tratta del decremento più accentuato mai registrato nella storia del trasporto ferroviario merci in Germania e il volume complessivo delle merci risulta inferiore a quello movimentato nel 2005 (317,3 milioni di tonnellate).

## **Accordo di collaborazione tra Interporto di Bologna e Interporto Campano**

*Ha l'obiettivo di offrire servizi di logistica intermodale sull'asse Nola-Bologna*

Domani Interporto di Bologna e Interporto Campano firmeranno un accordo di collaborazione con l'obiettivo di offrire servizi di logistica intermodale sull'asse Nola-Bologna, spina dorsale del Corridoio I (Berlino-Palermo) delle reti transeuropee TEN-T.

L'intesa ha lo scopo di favorire la creazione di un network di servizi di logistica integrata, sviluppare sinergie con i sistemi portuali di riferimento delle due piattaforme interportuali, sostenere l'espansione ed internazionalizzazione dell'iniziativa con la creazione di modelli cooperativi allargati ad altre piattaforme multimodali e spingere la promozione verso i clienti finali dei vantaggi offerti da entrambe le piattaforme in termini logistici e immobiliari.

Parte integrante di questa collaborazione - ha precisato Interporto di Bologna - è l'attivazione di servizi ferroviari quotidiani gestiti da Interporto Servizi Cargo Spa (ISC), società ferroviaria integralmente di proprietà di Interporto Campano, che mettono in connessione stabile i due nodi logistici di Nola e Bologna.

L'accordo sarà sottoscritto a Bologna in occasione del kick-off meeting del progetto europeo Hinterport

SHIP 2 SHORE

## **Più tricolore nello scacchiere di Hupac**

### **Si intensificano i servizi in Italia con i nuovi collegamenti Colonia-Novara e Rotterdam-Verona (Nola con CEMAT)**

Sono scattati due nuovi servizi ferroviari per l'Italia offerti da Hupac (di cui uno in collaborazione con CEMAT).

Il treno shuttle tra Duisburg Ruhrort Hafen ed Interporto CIM di Novara collega ora anche il terminal Niehl-Hafen di Colonia, diventando dunque un "Y-shuttle".

La frequenza settimanale è aumentata da 2 a 3 partenze per direzione. Il treno offre un profilo P/C70-400 e consente il trasporto di semirimorchi P/C70-400 tra l'area industriale della Ruhr e l'Italia nordoccidentale. Da questa settimana parte, inoltre, un nuovo treno shuttle a rafforzare l'offerta per trasporti intermodali tra l'Olanda e l'Italia nordorientale. Il collegamento fra Rotterdam e Verona avviene via Brennero, con possibilità di proseguimento per l'Interporto Campano di Nola (Napoli). Il servizio, che coinvolge anche la CEMAT, consente il trasporto di semirimorchi con altezza laterale fino a 4 metri con profilo P/C70-400. Nella fase iniziale il treno circolerà con 5 partenze settimanali.