

LA DIRETTISSIMA FERROVIARIA PER MILANO

# «Con il Terzo valico Genova sarà regina»

Domani la presentazione. Berlusconi: «Il porto tornerà leader»

ANDREA CASTANINI

**GENOVA.** «Il Terzo valico è straordinariamente importante perché dà ossigeno e rilancio al porto di Genova» e con esso «noi ridiamo al porto di Genova la possibilità di tornare ad essere il porto più importante del Mediterraneo». Silvio Berlusconi parla in collegamento telefonico da Roma. La voce del premier va e viene con la sala Cassano Magnago, a Varese, dove si sta svolgendo la cerimonia di apertura dei cantieri della Pede-

montana. Ma non importa che l'audio non sia perfetto, e neanche che a Cassano Magnago pochi sappiano cosa è il Terzo valico Genova-Milano. Quello che importa è che le agenzie registrino le frasi del premier sulla direttrice ferroviaria e le rilancino verso Ovest, in Liguria. Dove, non a caso, ieri il ministro alle Attività produttive Claudio Scajola stava presentando candidati e programmi del Pdl.

L'intervento del premier conferma che sulle infrastrutture si gioca la vera grande sfida delle elezioni regionali in Liguria. Su questo tema il governo è pronto a muoversi con forza. Il primo appuntamento, con due ministri presenti (ancora Scajola più Altero Matteoli, titolare delle Infrastrutture), sarà domani a Genova Sampierdarena, in un "open day" nel quale, in un colpo solo il governo farà scattare il conto alla rovescia per tre opere fondamentali: la gronda autostradale, il nodo ferroviario del capoluogo

ligure (fondamentale per trasformare la linea attuale in una metropolitana di superficie) e il Terzo valico ferroviario (cantiere atteso da cent'anni e mai aperto).

Proprio sul Terzo valico, dalla Liguria erano emerse nei giorni scorsi notizie poco rassicuranti. Si era saputo che Rfi, braccio operativo delle Ferrovie, è pronta a presentare ricorsi se non otterrà il pagamento dei lavori di mantenimento dei "fori pilota" di Fraconalto e Voltaggio. In più va ancora chiarito nero su bianco il ruolo di Cociv, consorzio nato per costruire il Terzo valico, estromesso durante il governo Prodi dal ministro Antonio Di Pietro e ora tornato in corsa. Insomma, qualcuno paventava il rischio di una nuova inaugurazione fantasma, l'ennesima nella storia del Terzo valico. Ma lo stesso Berlusconi ieri ha voluto rassicurare la Liguria, per garantire che non sarà così. I lavori questa volta partiranno.

A Cassano Magnago, ieri mattina, in rappresentanza del governo c'era il ministro Matteoli. E, non a caso, è stato proprio lui a sollevare con Berlusconi in diretta telefonica il discorso della linea Genova-Milano. «Visto presidente, che siamo riusciti a sbloccare il Terzo valico?», gli ha preparato il terreno. Il premier non si è fatto pregare e ha rilanciato: «Con quest'opera il porto di Genova tornerà il più importante del Mediterraneo». In realtà lo sarebbe già, visto che i dati di pochi giorni fa dicono che

i traffici hanno di nuovo superato quelli di Barcellona. Ma è anche vero che non è un primato stabile, e che la ferrovia per le merci è considerata fondamentale da un'ampia maggioranza bipartisan. Nel pomeriggio, e questa volta a Genova, tocca a Scajola prevedere che dietro l'angolo ci sarà un futuro di prosperità per i traffici portuali e per l'economia del capoluogo ligure. «Oggi c'è una nuova centralità del Mediterraneo. I traffici sono talmente in crescita che Suez è diventata una strozzatura. Ed in questo quadro il ruolo di Genova e del suo porto è fondamentale per l'Italia e per l'Europa».

La platea è quella dei candidati del Pdl. E Scajola parla non solo come ministro, ma come plenipotenziario ligure del Popolo della libertà. «L'Italia - aggiunge - ha potenzialità enormi sul piano internazionale ma Genova è in ritardo perché la sua politica portuale non ha avuto lo sviluppo che hanno avuto altri porti. Il Terzo valico, cancellato dalla visione miope del governo Prodi, diventa quindi un'opera fondamentale per unire la centralità del Mediterraneo alle aree del centro e Nord Europa».

Dal Pd la replica arriva dall'onorevole Mario Tullio, rappresentante della commissione Trasporti della Camera. «Dico solo che è sbagliato puntare le campagne elettorali sulle infrastrutture, perché le grandi opere sono frutto del lavoro di tante persone, di diversi schieramenti. Altrimenti noi dovremmo fare notare che la Gronda era stata sbloccata dal governo Prodi e si potrà fare grazie ai dibattiti sul territorio realizzato dal sindaco di Genova Marta Vincenzi. Sul Terzo valico è vero che questo governo ha messo a disposizione 500 milioni, ma è anche vero che ne mancano ancora 5 mila. Mentre sulle frasi di Berlusconi che annunciano un grande sviluppo del porto di Genova sarei cauto: ricordo che Luigi Grillo, Pdl, presidente della Commissione Lavori pubblici del Senato, pochi giorni fa ha criticato duramente la politica industriale del governo».

castanini@ilsecoloxix.it  
©ri produzione riservata



## MA IL CAVALIERE SALTERÀ LA FESTA DELLE FIRME

«Siamo felici: dopo che la sinistra che aveva messo da parte ogni infrastruttura, ora tutto è davvero ripartito». Sul terzo valico il premier ostenta soddisfazione, ma domani disenterà per impegni all'estero la festa della firma

IL SECOLO XIX

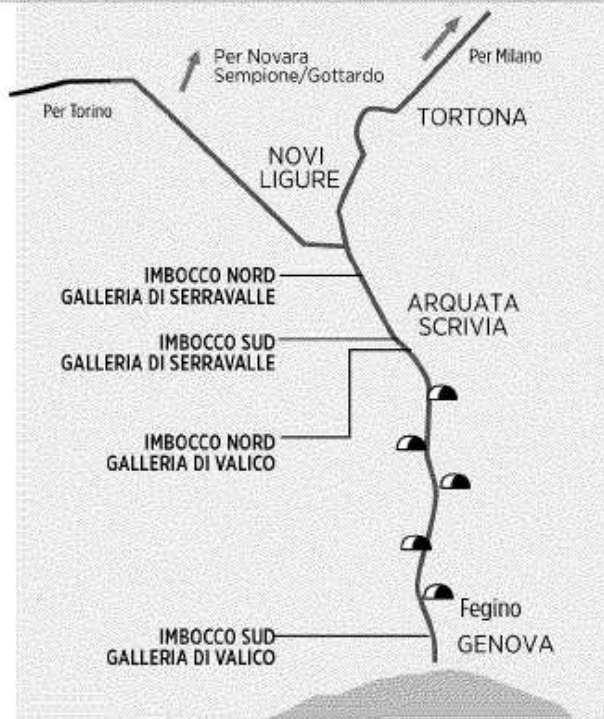
IL NODO



**LA GRONDA  
L'AUTOSTRADA  
CAMBIA VOLTO**

Il progetto fu ipotizzato per la prima volta negli anni Sessanta per decongestionare il traffico leggero e pesante a Genova. Manca solo la firma sul protocollo finale, poi i cantieri potranno aprirsi.

**IL FUTURO PERCORSO**



**IL TUNNEL  
NUOVO SBOCCO  
PER LA RIVIERA**

Il primo progetto per il tunnel della Val Fontanabuona è datato 1860. L'opera, se sarà ultimata, consentirà a Rapallo di essere collegata direttamente con la vallata che si trova alle sue spalle



GRAFICI **IL SECOLO XIX**

LONTANO & VICINO  
**L'ALLARME CHE SALE  
DAI PORTI  
DEL MEDITERRANEO**

GIORGIO PAGANO

**I**l futuro di Spezia e delle città marittime è nel Mediterraneo: è il naturale punto di arrivo e di transito delle merci dell'Estremo Oriente. Questa centralità non va dispersa, oggi che è messa a dura prova dalla crisi e dalla competitività dei porti del nord Europa.

Il Mediterraneo sta cambiando anche al suo interno: crescono, infatti, i porti dell'area nordafricana. E' un fatto che va valutato positivamente, e che deve spingere i porti italiani a costruire relazioni produttive con questa realtà emergente. A tal fine serve una loro strategia comune, che trasformi la sommatoria di scali vecchi e inadeguati in un sistema portuale integrato e moderno.

Si è discusso di questi temi in un incontro promosso dall'Associazione Culturale Mediterraneo insieme alla rivista Limes. Dal confronto è emerso un dato di fondo: la portualità italiana attraversa una fase negativa. Abbiamo ascoltato parole preoccupate, al limite dello scoramento. Non sono mancate le proposte, quelle di sempre: investimenti, infrastrutture, ferrovie e dogane che funzionino. E una proposta coerente con il federalismo: l'autonomia finanziaria dei porti, attraverso un meccanismo che lasci alle A.P. una quota, pur minima, del gettito Iva generato dai traffici. La riforma dei porti, che si discute fin dal 2002, dovrebbe dare un segnale di attenzione nuovo, ma rimane sempre incagliata: il Ministro Tremonti è contrario ad ogni forma di autonomia finanziaria. Da qui l'allar-

me che sale dalle banchine e la volontà di battersi per voltare pagina. Appello accolto dai promotori dell'incontro: Limes dedicherà un suo numero proprio a questi temi.

Il 31 gennaio ho letto sul Secolo locale un'intervista al senatore Grillo, con al centro la difesa della riforma e un attacco all'incontro spezzino. Capisco la difesa, anche se penso che la legge sia perfettibile, soprattutto perché non dà il giusto ruolo ai Comuni. Non capisco, invece, l'attacco, che è frutto di un'incomprensione dello spirito dell'incontro. Intanto Grillo, come sempre, è stato invitato.



Circa l'esito, mi sembra in sintonia con le posizioni di Grillo, che in un'intervista, intitolata "Questo Governo non capisce la portualità", criticava l'esecutivo di "insensibilità" e attaccava senza fronzoli Tremonti. Se queste sono le sue idee,

ci sono le condizioni per un'iniziativa comune con il mondo dei porti, le forze sociali e l'opposizione. Mediterraneo, nella sua autonomia di associazione aperta e plurale, darà il suo contributo di idee.

Circa la critica alla mia Giunta per aver inserito il golfo nei siti da bonificare complicando così i dragaggi, devo precisare che noi chiedemmo, con largo consenso, di inserire le colline di Pitelli. Fu poi il Governo a inserire anche il golfo, perché anch'esso inquinato. Il problema è che i Governi non hanno stanziato le risorse sufficienti. E comunque: in nessun caso i dragaggi oggi si potrebbero fare come una volta, gettando i fanghi al largo. Per fortuna, aggiungo.

lontanoevicino@gmail.com

Calabria

## Gioia Tauro, il porto contro la cig



Foto G. Romano/An. Sirtezi

**L**e attività sono riprese al porto di Gioia Tauro, ma la protesta continua. Dopo il blocco deciso dalle organizzazioni sindacali a sostegno della protesta degli otto lavoratori saliti su una gru il 2 febbraio scorso per contestare la paventata cassa integrazione di 400 delle 1.100 maestranze di Medcenter Container Terminal (Mct), si preannunciano uno sciopero e una mobilitazione che potrebbe spingersi fin sotto le finestre di Palazzo Chigi. «Chiediamo un tavolo di confronto con il governo, perché vogliamo risposte precise e la promessa di interventi mirati a sostegno del porto – spiega Salvatore Larocca, segretario della Filt CGIL della Piana di Gioia Tauro –. Siamo in una situazione di sofferenza enorme ma non accetteremo ammortizzatori senza garanzie per il futuro». Nel mirino delle organiz-

zazioni sindacali territoriali, l'inerzia del governo e l'assenza della politica in questa partita, che non è solo locale, ma si gioca su tutto il territorio nazionale, visto che la perdita di competitività nell'area mediterranea riguarda anche gli altri porti italiani.

La Mct, l'azienda che fa capo al gruppo ligure Contship Italia e che gestisce la movimentazione delle merci via mare nel porto di Gioia Tauro, lamenta un calo delle commesse di circa il 30 per cento. Se meno di due anni fa riteneva probabile un raddoppio dei container entro il 2012 fino a 7 milioni di teu (l'unità di misura di riferimento), oggi la società registra una brusca flessione per via della crisi e dei costi portuali, che scoraggerebbero le compagnie a scegliere gli hub italiani. Ma a essere in difficoltà sono anche le aziende dell'indotto. Oltre 200 lavoratori sono già in cig dal mese di dicembre. La procedura di cig, fa sapere Larocca, riguarda più del 30 per cento della forza lavoro. «Considerando che si tratta dell'unica realtà produttiva che riesce a garantire un'occupazione stabile stiamo vivendo un momento molto delicato». La crisi del porto calabrese, denuncia il segretario della Filt, «non potrà essere risolta tramite gli ammortizzatori sociali, che sono solo un aiuto momentaneo, ma non risolvono il problema alla radice».

GRAZIA MANTELLA

**Accordo Enel**

## E gli scali diventano ecologici

Venezia e La Spezia diventeranno i primi «porti verdi» d'Italia grazie a un accordo sottoscritto a Roma con Enel. L'amministratore delegato di Enel Fulvio Conti e i presidenti delle Autorità portuali di Venezia, Paolo Costa, e La Spezia, Lorenzo Forcieri, hanno firmato un protocollo d'intesa finalizzato a ridurre le emissioni delle attività svolte dai porti. Una quota rilevante dell'inquinamento delle città portuali è infatti causata dalle emissioni delle navi in sosta alimentate da generatori diesel.

# Ok all'accordo di programma per il servizio dei trasporti marittimi

**L** CONSIGLIO comunale di Porto Venere ha approvato l'accordo di programma tra Comune, Provincia della Spezia, il Comune della Spezia, il Comune di Lerici e l'Autorità Portuale per assicurare all'interno del Golfo un servizio marittimo di collegamento in grado di dare una risposta alle diverse istanze di mobilità presenti sul territorio.

Sulla base dell'accordo, nel periodo primaverile - estivo saranno assicurate ai cittadini del Comune di Porto Venere due linee di collegamento: a) 4 coppie di corse/giorno per il tratto La Spezia - Porto Venere - Palmaria; b) 4 coppie di corse / giorno per il tratto Cadimare - Fezzano - Le Grazie - Porto Venere - Palmaria. La delibera è stata votata dalla maggioranza (PD, IDV, SI e Indipendenti) con il voto favorevole del consigliere Faraguti e l'astensione dei consiglieri PDL.

**L'ACCORDO**, al quale il Comune di Porto Venere partecipa con un impegno finanziario di 20.000 euro, consolida l'iniziativa assunta l'estate scorsa dall'Amministrazione guidata dal sindaco Massimo Nardini che ha riscosso «un così grande successo - è scritto in una nota autocologiativa dell'amministrazione comunale — tra i residenti e i turisti, in particolare delle frazioni comunali». Si consolida così l'uso nel pontile rinato alle Grazie sulle ceneri di quello esistente fino a 20 anni fa grazie al finanziamento dell'Autorità Portuale.



**RISORSA** Il pontile delle Grazie nel giorno in cui fu inaugurato

# Berlusconi «Con il Terzo Valico Genova tornerà leader del Mediterraneo»

*Il presidente del Consiglio promuove l'infrastruttura  
Intanto Burlando forse ci ripensa per la Gronda*

**Ferruccio Repetti**

■ È ora: domani - alle 11 e 30, stazione di Sampierdarena, presenti i ministri Claudio Scajola e Altero Matteoli - si firma e, soprattutto, si dà il via formale e sostanziale ai lavori di realizzazione del Terzo valico ferroviario e del potenziamento del «nodo» di Genova, la cosiddetta Gronda di ponente. Cheché ne dicano, dunque, ostinatamente i gufi, compresi quelli vestiti o travestiti da ambientalisti e governatori, che nelle ultime ore hanno tentato patetici colpi di coda per boicottare le infrastrutture (ma sembrano già incamminati verso una clamorosa marcia indietro...), siamo arrivati al punto di non-ritorno: i cantieri aperti, i tecnici all'opera. Con la benedizione laica del presidente del Consi-

glio Silvio **Berlusconi**, vero e proprio riconoscimento «sul campo» delle due opere indispensabili allo sviluppo di Genova e della Liguria, per chi avesse ancora qualche dubbio sulla bontà delle scelte fatte da Regione e governi targati centrodestra (regolarmente traditi da Regione e governo di centrosinistra) ed anche sulle ricadute favorevoli che Terzo valico e Gronda produrranno sull'economia e l'occupazione, non solo a livello locale. «Il Terzo vali-

co è straordinariamente importante perché dà ossigeno e rilancio al porto di Genova, e con esso noi ridiamo al porto di Genova la possibilità di tornare ad essere il porto più importante del Mediterraneo»: sono le testuali parole del premier, (...)

(...) pronunciate ieri nel corso di un collegamento telefonico da Roma con Cassano Magnago dove si stava svolgendo la cerimonia di apertura dei cantieri della Pedemontana. E subito Berlusconi aggiunge: «Siamo tutti felici in quanto, dopo il governo della sinistra che aveva messo da parte il lavoro delle infrastrutture, tutto ha cominciato a ripartire». Gli fa eco **Matteoli**, titolare del dicastero delle Infrastrutture, secondo cui «lunedì partiranno i lavori per il Terzo valico sulla Milano-Genova». Espressioni che suonano ben più chiare e forti di una semplice conferma, dopo quelle pronunciate dallo stesso ministro in contemporanea all'«uscita» del governatore della Liguria **Burlando**. Aveva detto, più o meno, Burlando: «Non firmo il protocollo d'intesa su Terzo valico e Gronda, se non viene inserito nel documento anche il tunnel Rapallo-Fontanabuona». Della serie: cosa non si farebbe per conquistare una manciata di voti nell'entroterra! Ma se il presidente della Regione pensava che la presa di posizione avrebbe

mandato all'aria, in un colpo solo, il protocollo d'intesa e le due infrastrutture, ebbene, sembra proprio che abbia toppato: Berlusconi lancia, Matteoli rilancia, **Scajola** - che è fra quelli che più si sono battuti, non solo da quando è titolare dello Sviluppo economico, per le Grandi Opere - non fa una piega e garantisce il finanziamento. Infine, i partiti del centrodestra locale e nazionale fanno quadrato per procedere sulla strada delle infrastrutture. Persino (ma verrebbe quasi da dire: ovviamente) il sindaco **Marta Vincenzi** si mette di traverso al collega di partito e assicura sia la propria presenza alla cerimonia di domani, sia la firma del Comune di Genova sul documento, sia l'importanza dell'avvio delle opere, senza tanti assurdi «distinguo». Non è come dire a Burlando «chissene frega», ma la sostanza è che la levata di scudi del governatore è destinata a lasciare il tempo che trova. Tanto che il governatore, dall'alto della torre d'avorio di piazza De Ferrari, ci riflette. E spiega, aprendo uno spiraglio: «Lunedì alle 8 gli incaricati di Società Autostrade verranno a fare il primo sopralluogo legato al progetto del tunnel in Val Fontanabuona. È un fatto positivo che ritengo frutto della nostra iniziativa e della lettera che il ministro Matteoli ha indirizzato a Anas e Aspi. Io resto a disposizione - aggiunge, bontà sua, Burlan-

do - per tutta la giornata di domenica: è possibile raggiungere un'intesa».

Intanto, si moltiplicano le reazioni al «diktat» burlandiano. «Il tunnel della Fontanabuona ha un costo esagerato. L'Anas non ha i soldi. Il no di Burlando è una follia elettorale - scandisce il sena-

**PDL Il «nodo» è un'opera fondamentale, lo sa chi ogni giorno è bloccato nelle code di automobili**

to del Pdl **Giorgio Bornacin**, componente della commissione Lavori Pubblici e Trasporti del Senato -. Ora la priorità è la Gronda. Il presidente della Regione si assumerà le sue responsabilità, la sua è una presa di posizione elettorale. Le infrastrutture sono cose serie - conclude Bornacin -. Io vorrei che Burlando raccontasse il suo no alla firma a chi abita ad Arenzano o Cogoletto e alla mattina alle ore 7 viene verso Genova immerso nelle code d'auto». Si pronuncia anche l'onorevole **Roberto Cassinelli** (Pdl), a giudizio del quale «la gronda si deve fare, non ci sono alternative. Se Burlando non vuole essere ricordato come l'uomo che ha definitivamente emarginato la città dai traffici nazionali e internazionali è bene che cambi idea. La Gronda è un'esigenza riscontrata da de-

cenni e non è pensabile che, proprio quando l'impegno del Governo e del ministro Scajola in primis consentirebbero di iniziare i lavori, la Regione ponga un veto ideologico e smantelli tutto il lavoro fatto sin d'ora». Anche la Lega fa sentire la propria voce: «È fondamentale che la Regione firmi il protocollo d'intesa - sottolinea fra l'altro Edoardo Rixi, segretario provinciale del Carroccio -. Ci sono in ballo 3 miliardi e mezzo di euro e la possibilità di sbloccare il nodo genovese che sta strozzando l'economia dell'intera regione. Per la Lega anche il collegamento con la Fontanabuona è importantissimo, ma intanto, diamo il via al nodo genovese». E mentre il consigliere comunale del Pdl Giuseppe Costa promette di portare la questione nella Sala rossa di Tursi, la capogruppo dello stesso Pdl, Raffaella Della Bianca, ricorda «il via libera, a larga maggioranza, del consiglio comunale di Genova al protocollo d'intesa sulla Gronda e il senso di responsabilità del centrodestra per il rilievo nazionale dell'infrastruttura». Infine, in controtendenza, il Mil-Movimento indipendentista ligure si compiace dello stop di Burlando, e i Comitati del Ponente annunciano per domattina una manifestazione ai giardini di via Degola contro la firma del protocollo d'intesa.

**Ferruccio Repetti**

**IL «GRAN RIFIUTO» DEL GOVERNATORE**

## Gronda, Burlando ci ripensa e forse firma

*Dopo aver minacciato di boicottare domani il protocollo d'intesa sulla nuova autostrada, il presidente della Regione si spaventa di fronte alla valanga di reazioni contrarie e annuncia «la possibilità di raggiungere in tempo un accordo»*



**ISOLATO** Il governatore Claudio Burlando è stato sommerso da una valanga di proteste per il suo rifiuto a firmare l'accordo sul Terzo valico

## Verso le Regionali

# Berlusconi: "Il terzo valico salverà il porto"

*Il premier entra nella campagna elettorale. Merlo: "Ma il governo è diviso"*

**MASSIMO MINELLA  
WANDA VALLI**

«IL TERZO valico è straordinariamente importante perché dà ossigeno e rilancio al porto di Genova». Parla, al telefono da Roma, il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi. Lo ascoltano a Cassano Magnano, hinterland milanese, dove si sta svolgendo la cerimonia di apertura dei cantieri della Pedemontana. Il premier, atteso per domattina a Sampierdarena alla "riapertura" dei cantieri del Terzo Valico dei Giovi, non ci sarà. Ma su Genova e le sue banchine Berlusconi ha ancora una cosa da dire: «Con il terzo valico — spiega il presidente — noi ridiamo al porto di Genova la possibilità di tornare ad essere il porto più importante del Mediterraneo». E qui qualche dubbio arriva. Perché, numeri al-

la mano, Genova è "già" il primo porto del Mediterraneo, se si considera il tonnellaggio complessivo delle merci stivate nei container e caricate alla rinfusa, mentre è oggettivamente un po' più indietro se si guarda al numero complessivo dei cassoni. E forse è proprio a questo scenario sembra guardare Silvio Berlusconi.

«Queste cose di Genova gliele ho già sentite dire due o tre volte a Porta a Porta — spiega il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo — Il primato del Mediterraneo? Beh, in effetti è già nostro se si guarda a alcune tipologie merceologiche, ma non ne farei un problema, personalmente apprezzo le parole di Berlusconi perché testimoniano l'attenzione sul porto». Più di un dubbio, invece, il leader di Palazzo San Giorgio lo manifesta sulle divergenze interne al governo proprio in materia di porti. «Il senatore Luigi Grillo ha

già predisposto un testo, condiviso dal ministro dei Trasporti Matteo, che garantisce ai porti l'autonomia finanziaria — spiega Merlo — Peccato che il ministro dell'Economia Tremonti abbia frenato sul provvedimento che al momento è fermo. Nel frattempo, da Trieste il ministro degli Esteri Frattini sembra sposare ancora un'altra tesi. Come dire, non sarebbe sbagliato fare una sintesi e sostenere i porti nel loro sviluppo».

E sul caso porto, sul terzo valico, con l'aggiunta dell'aeroporto, torna, ieri sera all'hotel Sheraton, il ministro per lo Sviluppo Economico, Claudio Scajola. Conferma che Berlusconi non sarà a Genova lunedì «mi pare abbia impegnato l'estero», ribadisce che «Il terzo valico è stato cancellato dal governo di centrosinistra di Prodi e da Burlando, presidente della Regione». Noi lo vogliamo, lo sostenia-

mo, aggiunge Scajola, «a conferma che il nostro governo porta a compimento quello che le liti nel centrosinistra non sono riuscite a far decollare». E le accuse del premier al porto, di fatto declassato? Ha ragione il presidente del Consiglio, perché «se si considerano i container e il movimento complessivo, davanti a Genova c'è Gioia Tauro». Ma oggi, ragiona Scajola, c'è una nuova opportunità, la centralità del Mediterraneo nei traffici, si sta attrezzando anche Israele, mentre Genova «è in ritardo perché per troppi anni si è avuta una gestione parassitaria del porto». Una gestione miope, insiste, con l'aggiunta della bocciatura di Prodi e Burlando del terzo valico, che ha complicato tutto. Per fortuna, conclude Scajola ora, c'è un governo che torna a quel progetto, perché lo ritiene «fondamentale per l'Italia e l'Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INFRASTRUTTURE: I PRIVATI SCENDONO IN CAMPO

## «Volete i nostri soldi? Cambiate le regole»

Unicredit e Gavio garantiscono l'impegno sulle banchine. Ma vogliono un "super commissario"

dal nostro inviato

**SAMUELE CAFASSO**

**TRIESTE.** I soldi sul piatto, un miliardo di euro. Coinvolti Gavio e Benetton - forse la spagnola Abertis. Unicredit pronta a dare il sostegno finanziario, Generali studia il progetto. Più una compagnia container europea, per ora top secret, ma con cui le trattative sarebbero «molto avanzate», dicono fonti vicine a Unicredit. Ecco gli ingredienti del grande progetto per il porto di Trieste, benedetto dal ministro degli Esteri Franco Frattini come «esperienza esemplare di possibile collaborazione fra privato e pubblico». Di più: quando il progetto sarà definito «contate sul pieno impegno della rete diplomatica» per la sua promozione.

Ma c'è chi frena. Il viceministro delle Infrastrutture, Roberto Castelli, loda l'iniziativa ma storce il naso all'idea di un commissario unico gestore delle concessioni al posto delle singole amministrazioni («poco democratico»). Nemmeno le Autorità portuali sono entusiaste. Il fatto è che la proposta lanciata ieri a Trieste dal numero uno di Unicredit Profumo e dal suo vice Fabrizio Palenzona per portare investimenti privati sui moli italiani con modi e quantità sinora inedite, cambia e parecchio il panorama attuale. Il concetto base: le infrastrutture si ripagano con la loro gestione. I moli, ma non solo: tasse sui pedaggi

autostradali, eurovignetta sulle emissioni dei tir, allungamento delle concessioni. Ecco alcuni dei meccanismi individuati per «ripagare» i privati. In parte succede già per le autostrade. Non a caso, Beniamino Gavio avanza esplicitamente la sua candidatura, per un ruolo di primo piano: «Siamo presenti nella logistica, nei trasporti e nelle costruzioni. Ora vogliamo andare avanti» ha detto il figlio del defunto Marcellino. Ma ieri c'era anche il numero uno di Abertis, Salvador Alemany Mas. E Benetton, di cui Palenzona è primo manager in Adr: anche qui, autostrade e costruzioni. Stuzzicato dal presidente del porto di Venezia Paolo Costa, Profu-

mo dice chiaramente: «Se i soldi li mettiamo noi, vogliamo avere certezze su tempi e concessioni».

In passato questo non è sempre stato così». Vale a dire: i soldi ci sono solo se cambiano le regole dei porti e della logistica italiana. Al-

trimenti, gli investitori scappano. Palenzona, al centro della galassia Unicredit-Benetton-Gavio, detta le condizioni: un'unica società che costruisce e opera le infrastrutture. Come controparte, un'unica autorità pubblica - il supercommissario - che dà certezze su tempi e concessioni. Maurizio Maresca, per Unicredit, avverte: «Si chiude entro sei mesi, altrimenti gli investitori andranno altrove». Parte il conto alla rovescia.

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### LA PROPOSTA

**Un solo soggetto pubblico con cui parlare. Frattini entusiasta, molto meno Castelli**

**IL SECOLO XIX**



**GAVIO, I SOVRANI DELLA LOGISTICA**

Il gruppo (nella foto, Marcello Gavio) vuole «andare avanti» sul mega terminal di Trieste. Logistica, trasporti e costruzioni non bastano più



**BENETTON, MODA E AUTOSTRADE**

Dell'azienda (nella foto, Alessandro Benetton) Palenzona è il primo manager nel ramo della logistica: naturale la presenza a Trieste



**ABERTIS, COLOSSO IN TUTTA EUROPA**

Il gruppo spagnolo (nella foto, l'ad Salvador Alemany Mas), già in odore di fusione con Autostrade, sta valutando la discesa sulle banchine italiane

**IL PROGETTO UNICREDIT A TRIESTE**

**LE INFRASTRUTTURE**

**FASE 1** - Raddoppio del Molo VII di Trieste. Capacità: 1,2-1,5 milioni di teu  
Nuovo terminal a Monfalcone. Capacità: 2 milioni di teu più opere ferroviarie e stradali relative al miglioramento e potenziamento degli attuali raccordi

**FASE 2** - Realizzazione del Molo VII di Trieste. Capacità: 2,3 milioni di teu + collegamento ferroviario Trieste-Ronchi e potenziamento viabilità stradale  
Totale: 5,5 milioni di teu

**GLI INVESTIMENTI**

Raddoppio Molo VII: 288 milioni  
Nuovo terminal Monfalcone + dragaggi: 424 milioni più interventi ferroviari e stradali a carico del pubblico e/o risorse concessionarie: 210 milioni  
Totale: 922 milioni



GRAFICI **IL SECOLO XIX**

LA POLEMICA

# Liguri e piemontesi tentano il rilancio di Trieste

Palenzona: «Il progetto era per il Nord Ovest, ma Genova ha paura del nuovo. Però Merlo può capirci»

del nostro inviato

**TRIESTE.** Alessandro Profumo, presidente Unicredit, è genovese. Il suo vice Palenzona, di Tortona. Così come il gruppo Gavio. L'avvocato Maurizio Maresca, che del progetto è tra gli animatori, pure lui ligure: «Diciamo che siamo tutti in trasferta» scherza. Se c'era un convitato di pietra al convegno di ieri, questo era il porto di Genova. Anzi, il porto di Genova e il Nord Ovest: per questo territorio, inizialmente, era stato infatti pensato e progettato il grande disegno Unicredit per gli investimenti privati sui moli. Ma poi resistenze (*in primis* da Comune di Genova e Regione Liguria), dubbi, anche difficoltà pratiche ad andare avanti in un territorio più complesso - ci sono due Regioni in gioco - hanno convinto l'istituto di credito a lasciar perdere. Per ora almeno.

Perché comunque, dice Palenzona, «all'Italia servono due, massimo tre grandi hub. Uno è nell'Alto Tirreno, l'altro nell'Alto Adriatico». Come a dire, non abbiamo perso le speranze. Anche se i dubbi - liguri ma non solo - arrivano da tutti i parti.

Potrebbero bloccare il progetto giuliano e, tanto più, un'eventuale "esportazione" della piattaforma di Trieste a Nord Ovest. È una guerra di posizioni, equilibri tra istituzioni, interesse imprenditoriali. Tutte evocate ieri da Palenzona stesso con dichiarazioni un poco incendiarie. Arrivate, per altro, dopo che sul suo progetto si era abbattuta un fuoco di fila di dichiarazioni ostili da parte del presidente dell'associazione delle Autorità portuali italiane, Francesco Nerli, che aveva parlato di «privatizzazione strisciante e non condivisa». «Stupidaggini arcaiche, se Assoporti ha proposte alternative le dica: i soldi pubblici non ci sono» ha ribattuto Palenzona che poi ha ricostruito così le difficoltà sulla piazza del Nord Ovest formata dagli scali di Genova e Savona più gli inland terminal di Tortona e, in futuro, Alessandria. «Qui non c'è niente ed è più facile ragionare, il c'è una tortina da un milione e mezzo di container». Cioè, il movimento annuo del porto di Genova: chi lo gestisce oggi, è il messaggio, non gradisce tanto nuovi innesti. Ma Palenzona non si ferma lì: «Genova ha paura del nuovo, ma lì c'è un presidente di porto, Luigi Merlo, che capisce». Dichiarazione che sembra fatta apposta per scatenare una nuova ondata di diffidenza tra Nerli, contrario al 100% al progetto Unicredit, e Merlo che crede alla necessità di nuovi sistemi di investimento e intervento dei privati, ma sui meccanismi di finanziamento e su



Il ministro degli Esteri Frattini alla presentazione del progetto triestino

chi comanda, vuole vederli chiaro. Lo spettro, a Genova e non solo, è quello del "supercommissario". Ieri il ruolo del "concessore unico" del sistema infrastrutturale è stato chiarito da Maresca come «un ruolo di raccordo». Eppure è stato criticato in lungo e largo nonostante Profumo abbia chiarito che "servono garanzie" per gli investimenti privati. E l'attuale meccanismo, secon-

do lui, non le garantisce perché in Italia, parola di Palenzona, «senza commissari non si fan niente». Debona Serracchiani, europarlamentare Pd fronte Priuli Venezia Giulia: «Se ci fosse la necessità di un commissario sarebbe un fallimento politico».

Meglio se a decidere è la Regione. Luigi Grillo, Pdl, fronte Liguria: «Siamo una repubblica parlamentare, non si può commissariare l'intero Paese». C'è poi chi critica il progetto perché non in raccordo con altri porti, come fa la Regione Veneto e Paolo Costa per l'Autorità portuale di Venezia. Sommovimenti che arrivano sino al governo e al viceministro Roberto Castelli, che parla di soluzioni giuridiche «un po' troppo invasive». Ma quella del supercommissario non è, secondo lui, l'unica criticità: Castelli ha dubbi anche sui finanziamenti e «sull'impatto ambientale». Chi tra i corridoi dello Starhotel Savoia Excelsior, dopo aver lodato solo in via teorica il progetto, giura sottovoce che «tutto questo non si farà mai» avrà sorriso.

SA. C.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I DATI DEL MINISTERO DELL'ECONOMIA: IN CASSA UN MILIARDO DI EURO MAI SPESI DALLE AUTHORITY**

## Porti, il giallo del tesoretto nascosto

### *La guerra tra Nord e Sud approda sulla scrivania di Tremonti*

Stava quasi per cedere, ammorbido dal pressing del senatore Luigi Grillo, che lo incalza da una settimana. Sia pure a denti stretti, aveva lasciato intendere che potrebbe anche tornare a riflettere sull'intera pratica dell'autonomia finanziaria da concedere alle Autorità portuali in misura modestissima (una tratta inferiore al 5 per cento sull'Iva incassata) e da inserire comunque nella nuova legge di riforma. Un mezzo miracolo, un colpo di teatro? Macché. In contemporanea con le sofferte elucubrazioni di Giulio Tremonti, in un'altra stanza i funzionari del ministero dell'Economia hanno ultimato uno studio che - a parer loro - testimonia la limitata e lentissima capacità di spesa delle Autorità portuali italiane. In Tesoreria, infatti, sarebbe depositata una somma piuttosto cospicua, da tempo a disposizione dei porti e mai spesa: un miliardo di euro. Dimostrazione tangibile, secondo i burocrati ministeriali, della scarsa propensione alla pianificazione e alla programmazione di nuove opere espressa dagli enti portuali. Probabile che Tremonti abbia sog-

ghignato... Ciò non toglie che il ministro dell'Economia sia rimasto piuttosto colpito (o turbato) dalle tensioni e dai veleni che scuotono l'arcipelago delle banchine da Sud a Nord. La pesante crisi che rischia di inghiottire i terminal di transhipment. Il parroco di Gioia Tauro che si arrampica sulla "gru 22" per portar-

re conforto ai quattro portuali che protestano contro tagli e ristrutturazione. L'attacco frontale dei politici e dei presidenti dei porti di Taranto, Cagliari e Gioia Tauro al loro collega Merlo di Genova, che proprio sul *Secolo XIX* aveva censurato eventuali forme di assistenzialismo di Stato a favore di terminal giudicati fuori mercato. L'ennesima provocazione, infine, lanciata dal mondo della finanza e delle imprese: meglio sottrarre allo Stato italiano le competenze in materia di grandi opere, piuttosto che finire tutti a bagno.

Virtuale o reale che sia, per la prima volta viene proposta dall'interno del Palazzo l'immagine di un Tremonti scosso da queste vicende. E disponibile (forse) a discuterne.

**Giorgio Carozzi**



Giulio Tremonti

**GLI ALLIEVI DEL GUANGZHOU MARITIME COLLEGE**



**Visita cinese all'Ente radar**

**N**ell'ambito della visita all'Accademia della Marina Mercantile di Genova, una rappresentanza degli allievi del Guangzhou Maritime College hanno visitato le strutture dell'Ente radar Marconi di Genova. Gli allievi accompagnati dagli insegnanti Lai Qiang e William Shen, hanno ascoltato le spiegazioni del coman-

dante Giorgio Pitacco, direttore dei corsi. La possibilità di condurre le esercitazioni su sei navi proprie oltre all'uso del simulatore Full Mission, hanno suscitato viva curiosità sia da parte degli allievi che degli insegnanti. Il gruppo, accompagnato dal Massimo Ghiglia dell'Accademia, ha espresso con molta cordialità l'interesse per la visita.

**LA PROVOCAZIONE SULLE INFRASTRUTTURE. - ASSOPORTI CRITICA? SE HANNO IDEE MIGLIORI LE DICANO-**

## **Palenzona a gamba tesa sulla logistica: «In Italia ci bastano due o tre scali»**

**I**n Italia sarebbero sufficienti due o forse tre strutture portuali, adeguatamente collegati alle altre reti di trasporto. Lo ha sottolineato il vice presidente di Unicredit Fabrizio Palenzona, a margine del convegno internazionale sulle infrastrutture di Trieste, commentando il progetto di raddoppio del Molo VII a Trieste e la costruzione di una nuova piattaforma portuale a Monfalcone, in provincia di Gorizia, nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale dell'Alto Adriatico. «In Italia, parlando di porti - ha spiegato - ne bastano due o forse tre, e uno e qui a Trieste per il Nord Adriatico. Poi uno nel Nord Tirreno. Ma bisogna metterli in linea affinché ci sia anche un'offerta aeroportuale, con un hub del Mediterraneo, quindi con Roma e Milano, e avere delle condizioni - ha auspicato - affinché le ferrovie diventino un operatore logistico internazionale forte». Palenzona vorrebbe anche «uno Stato che semplifichi le procedure e che i contratti con i privati siano validi nel



Fabrizio Palenzona  
vicepresidente Unicredit

tempo. Non che quando cambia il governo, cambia il contratto». Sul Tirreno, Palenzona ha precisato che «là ci sono problemi più delicati, ma noi siamo convinti che ci si ragionerà. Qui non c'è la torta, mentre lì la tortina c'è, che è un milione e rotti di container, ma anche lì ci arriviamo». Poi, una stoccata al presidente di Assoport, France-

sco Nerli, che nei giorni scorsi aveva criticato l'invasione delle banche nel settore della portualità italiana: «Se hanno idee migliori le tirino fuori. Quelli che vanno giù pesante mi fanno sorridere. Quando l'idea è che le infrastrutture le deve fare lo Stato, l'idea è ottima ma non cammina. Lo Stato non ha i soldi, e quindi non si fanno le infrastrutture». Palenzona ha chiesto «idee concrete», perché «di sciocchezze arcaiche non ne vogliamo più». Il presidente della Commissione Trasporti della Camera, Mario Valducci, ha annunciato intanto che sulla sinergia portuale tra Trieste e Monfalcone «governo e Regione stanno lavorando per un accordo di programma che valuti la nomina di un commissario per dare tempi certi per il progetto». Valducci ha sottolineato tuttavia che «c'è il problema delle risorse, anche se - ha aggiunto - eventuali rinnovi delle concessioni autostradali attraverso gara potrebbero generare mezzi finanziari per investimenti sulle infrastrutture».

**L'ANALISI DEL VICEMINISTRO**

***Tav, poco interesse  
da parte dei privati***

«Sulla Tav è un problema complesso, perché le opere ferroviarie ad alta velocità al momento sono tali per cui l'interesse dei privati è limitato. La Tav è un discorso un po' a sé». Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roberto Castelli, a margine del convegno internazionale "Lo spazio mediterraneo della mobilità: la politica mediterranea delle infrastrutture e dei trasporti" a Trieste, parlando dell'opportunità di un eventuale connubio pubblico-privato sulla Tav. Sulla Tav «noi stiamo procedendo, abbiamo cominciato da Ovest, siamo arrivati fino a Torino, adesso abbiamo finanziato la parte che arriva fino a Brescia, la Padova-Mestre c'è già, quindi - ha ribadito il vice ministro - stiamo avanzando. Io personalmente ho strettissime interlocuzioni assieme al governo sloveno per trovare un tracciato che sia condiviso sia a livello tecnico ma soprattutto a livello locale e ambientale. Con gli Enti locali, Regione e il Comune abbiamo trovato delle soluzioni che vanno molto bene».

## «Niente Gronda senza il tunnel in Fontanabuona»

«Non posso firmare il protocollo d'intesa per la gronda autostradale di Genova senza l'inserimento del tunnel tra Rapallo e la val Fontanabuona». Lo ha annunciato il presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando, che chiede al governo un incontro urgente per trovare l'accordo entro lunedì prossimo, giorno in cui i ministri Matteoli e Scajola sono attesi a Genova per la firma del protocollo d'intesa per l'infrastruttura autostradale, oltre che per l'avvio dei lavori di potenziamento del nodo ferroviario di Genova e di costruzione del Terzo valico.

---

### **INCHCAPE**

#### **Società in vendita**

Tramite la società finanziaria Istithmar World, il gruppo Dubai World ha messo in vendita Inchcape Shipping, 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 di dollari. La a richiesta degli arabi darebbe mezzo miliardo di dollari.

INFORMARE

## **La Regione Friuli Venezia Giulia è pronta ad assumersi le competenze in materia portuale**

*Se lo Stato riterrà di affidarci il compito - ha spiegato l'assessore Riccardi - la Regione di sicuro non si tirerà indietro*

Oggi a Trieste, in occasione del convegno “Lo spazio mediterraneo della mobilità. La politica mediterranea delle infrastrutture e dei trasporti”, il gruppo UniCredit ha presentato un progetto per la realizzazione un sistema portuale e logistico nell'Alto Adriatico incentrato sui porti di Trieste e Monfalcone e sulla linea ferroviaria Trieste/Monfalcone - Vienna/Monaco.

Il progetto prevede il potenziamento dei porti di Trieste e Monfalcone con investimenti per circa un miliardo di euro, di cui il 70% a carico del settore privato, con la prospettiva della movimentazione nell'Alto Adriatico di circa due milioni di container. L'assessore alla Viabilità e Trasporti del Friuli Venezia Giulia, Riccardo Riccardi, pur precisando che la proposta progettuale è stata illustrata nelle sue linee generali e che «per una valutazione precisa ora occorre “guardarci bene dentro”», ha sottolineato la qualità del progetto del gruppo Unicredit «poiché, forse per la prima volta - ha spiegato - il privato guarda alla questione portuale a 360 gradi, analizzando e valutando nel suo possibile impegno finanziario non solo lo stretto ambito degli scali marittimi di Trieste e Monfalcone, andando invece a comprendere nel disegno strategico anche gli altri aspetti del sistema modale: dunque non solo porti, ma anche ferrovie, autostrade, retroporti, infrastrutture di supporto e gradi assi internazionali, dal Corridoio V al Baltico-Adriatico». «Un ragionamento quindi - ha aggiunto - più complessivo e di ampio respiro, mentre e purtroppo, più in generale, nel nostro Paese i diversi sistemi modali non dialogano affatto; uno dei grandi limiti dell'Italia».

Riccardi ha individuato la possibile «chiave di volta del successo» del progetto nella delega alla Regione delle competenze sui porti: «le competenze in materia portuale - ha spiegato - stanno in capo allo Stato, con un possibile ruolo della Regione solo se chiamata a nuovi ruoli proprio da parte dello Stato centrale. Mi pare che oggi Roma stia chiamando il Friuli Venezia Giulia a svolgere queste funzioni. Le credenziali che la Regione può presentare sono l'esperienza del post-terremoto del 1976 e, più vicino a noi, quella legata al commissariamento, con il presidente Renzo Tondo, per la realizzazione della terza corsia autostradale sulla Venezia-Trieste: se lo Stato riterrà, ancora una volta, di darci nuovamente fiducia affidandoci nuovi compiti, la Regione di sicuro non si tirerà indietro».

INFORMARE

## **L'intesa tra i porti di Savona e Tarragona si estenderà alle rispettive Compagnie Portuali**

*In programma un incontro per discutere di sicurezza e formazione*

La cooperazione tra i porti di Savona e Tarragona si estenderà alle Compagnie Portuali dei due scali. In occasione del salone Fruit Logistica di Berlino i presidenti delle due Port Authority, Cristoforo Canavese e Josep Anton Burgasé, hanno sottoscritto un accordo che ha l'obiettivo di incrementare le relazioni tra i porti utilizzando come veicolo anche i rapporti tra i terminalisti (*informARE* del [3 febbraio](#) 2010). All'intesa si è aggiunta un'alleanza fra le Compagnie Portuali dei due porti, presenti alla sottoscrizione del protocollo d'intesa con i rispettivi presidenti che hanno 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.

INFORMARE

## **Convegno sul porto di Genova e la sostenibilità ambientale**

*Organizzato da Legambiente e Autorità Portuale, si terrà il 10 febbraio*

Mercoledì prossimo a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova, si terrà un convegno sul tema "Il porto di Genova. Verso l'integrazione urbana e territoriale, la piena sostenibilità europea e i nuovi strumenti gestionali" che è stato organizzato da Legambiente Liguria ONLUS e dall'ente portuale genovese.

Nel corso dell'incontro, che vuole essere un'occasione per ridefinire le tematiche ambientali in relazione allo sviluppo del porto, verranno affrontati numerosi temi sia in relazione alle prospettive future dello scalo sia riguardo alla possibilità della riduzione dell'impatto ambientale del porto nell'ottica di una sua maggiore integrazione con il tessuto urbano.

Con questo convegno - ha spiegato il presidente regionale di Legambiente, Stefano Sarti - «vogliamo sottolineare l'unicità del costruttivo confronto in atto tra un'associazione ambientalista - Legambiente - e un'autorità importante come il porto di Genova: assieme potremmo, nella reciproca autonomia che comunque rimane come valore, far fare dei passi in avanti alle tematiche della sostenibilità ambientale del territorio e dell'economia: si pensi alle politiche di riduzione del transito delle merci attraverso i tir, l'uso maggiore della ferrovia, la forte mitigazione degli impatti sui quartieri della città di polveri e rumori».

«L'impegno dell'Autorità Portuale nel campo ambientale e delle energie rinnovabili - ha dichiarato il presidente dell'ente, Luigi Merlo - è molto netto. Per quello che riguarda la pianificazione, ribadiamo che il nuovo Piano Regolatore Portuale sarà assoggettato alla innovativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)».

INFORMARE

## **Mariani fa il punto sul porto di Bari e invita a voltare pagina**

*L'attuale presidente dell'Autorità replica alle critiche e difende il lavoro della sua amministrazione*

Il presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani, fa il punto sul porto di Bari analizzando lo stato odierno di salute dello scalo pugliese in un documento che pubblichiamo di seguito. È una risposta agli attacchi all'attuale amministrazione portuale rivolti in questi giorni dai rappresentanti della precedente gestione del porto e della società che nel 2005 aveva preso in mano il comparto passeggeri dello scalo, nonché una replica al direttore generale di MSC Crociere che aveva chiesto alle autorità di Bari un maggiore impegno per il potenziamento infrastrutturale del porto.

Quella di Mariani è una difesa del lavoro svolto dalla sua amministrazione, ma anche un invito ad evitare strumentalizzazioni, a voltare pagina e guardare avanti. «Il porto - conclude - è di tutti, nessuno può metterci il cappello sopra».

ARBASSETTI SU ACCORDO ENEL E AUTORITÀ PORTUALE

## «Mitighiamo gli inquinamenti dell'attività portuale»

**LA SPEZIA** - Consideriamo apprezzabile l'iniziativa portata dall'Autorità Portuale nei contenuti in linea con le direttive europee per quanto riguarda un progetto futuro dell'elettificazione delle banchine portuali e sull'uso futuro di combustibili ecologici delle navi in accosto in banchina e/o in sosta nel golfo. Vogliamo ricordare che queste finalità della futura ambientalizzazione portuale sono già contenute nei documenti del passato richieste con forza da anni dai cittadini del Levante con 28 manifestazioni popolari da cui è scaturito il Piano regolatore Portuale deliberato nel dicembre 2006 dal Consiglio Regionale. Inoltre ricordiamo che lo stesso Consiglio Regionale ha deliberato l'importantissima Commissione permanente pubblica che dovrà indicare le fasi di attuazione del Piano Regolatore Portuale e senza essere scavalcato da iniziative particolari. Tale commissione ha già affrontato nelle prime sedute le cose

fondamentali delle priorità che sono l'attuazione delle prescrizioni per la mitigazione degli inquinamenti causati dall'attività portuale.

In questo strumento urbanistico sono contenuti interventi e nella commissione permanente sul P.R.P. composta da 23 soggetti pubblici e privati è presente anche l'Autorità Portuale e la sede di discussione è in corso da mesi nel Comune della Spezia. Vogliamo dire quanto sopra per porre l'attenzione onde evitare senza spinte di parte su tali problematiche del P.R.P. e per un futuro da realizzare evitando di fare solo immagine poiché occorrono fatti concreti e condivisi nel rispetto dello strumento urbanistico.

Infatti non si può migliorare il futuro senza conoscere i fatti e le esperienze del passato e le dannose forzature di parte. Con la vera dimensione della realtà e con la condivisione bisogna impostare il tutto nella

massima collegialità della città per fatti concreti fase per fase nel breve periodo che nel lungo periodo fino ad un programma contenuto di percorso.

Per quanto sopra bisogna sapere che le navi nel mondo dotate di attacco elettrico ed allacci a terra sono solo l'8- 10% e se non interviene un ordine internazionale per vincolare tutte le navi ad avere questo attacco continueranno le difficoltà con i rumori provocati dai gruppi elettrogeni giorno e notte; la stessa cosa più o meno è per vincolare le navi all'uso di combustibili ecologici.

Giusto quindi pensare intanto a fare la nostra parte come porto della Spezia ma senza illusioni per i tempi poiché tali questioni non dipendono solo da noi.

Altra valutazione sulla questione della trattativa con ENEL portata avanti dall'Autorità Portuale senza la collegialità con gli enti locali elettivi.

Infatti il Comune della Spezia ha

da tempo attivato una trattativa con l'ENEL che riguarda il futuro della Centrale, la sua ambientalizzazione e la sua ristrutturazione impiantistica ormai obsoleta e l'inquinamento atmosferico che provoca danni alla salute dei cittadini collegandosi anche allo strumento del P.R.P. e del territorio per migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Per la sua importanza questa trattativa è seguita con attenzione dai cittadini del Levante che chiedono di essere messi a conoscenza e di partecipare per dare un contributo alla scelta. Allora viene da pensare che l'accordo ENEL Autorità Portuale (ente nominativo) forse può creare problemi alla trattativa in corso sulle future funzioni della centrale di Vallegrande e può indebolire la trattativa in corso con il Comune riferimento istituzionale elettivo dei cittadini a cui si richiama la partecipazione.

**Franco Arbasetti**  
**Presidente V Circostrizione**

# MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

## RELEASE 02.08

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

Lunedì 8 Febbraio 2010 Sommario

Costa Deliziosa a Savona per la crociera inaugurale  
Anche NYK lascia la ELAA  
Hanjin Shipping in rosso  
Seaarland Shipping cede una bulker...  
...e noleggia una Aframax a Navig8  
Gulf Navigation pronta a cancellare ordini a SLS

### COSTA DELIZIOSA A SAVONA PER LA CROCIERA INAUGURALE.

Primo scalo al Palacrociera di Savona per Costa Deliziosa, da cui sono sbarcati circa 1.800 agenti di viaggio provenienti da Europa, Asia, America, Africa e Oceania, che hanno partecipato ai "Protagonisti del Mare", l'appuntamento annuale dedicato ai migliori agenti partner della compagnia. La nave è poi ripartita per la Grande Crociera Inaugurale diretta nel Golfo Arabico e in India, nel corso della quale si svolgerà la cerimonia di inaugurazione della nave, il 23 febbraio a Dubai. Sarà la prima nave a essere inaugurata in una città araba. La nave rappresenta la terza tappa di un piano di espansione che è il più grande al mondo, con 5 navi in arrivo tra il 2009 e il 2012, tutte costruite in Italia da Fincantieri, per un investimento complessivo di 2,4 miliardi di euro. L'arrivo di Costa Deliziosa consolida la presenza a Savona di Costa Crociere. Nel corso del 2010 il Palacrociera, terminal gestito dalla compagnia, saranno in tutto 166 gli scali di navi

Frontline acquista vlcc per \$ 58,5 milioni  
Bureau Veritas, flessione nell'ultimo trimestre  
Santos record nel 2009  
Nuove infrastrutture a Bari con i fondi FAS  
Bari, presa di posizione del Presidente  
Sciopero dei doganieri al Pireo  
Nigeria Tracking Note

Costa, per circa 820.000 Ospiti movimentati, un incremento del 10% rispetto al 2009. Nel 2011 è previsto un ulteriore incremento, grazie al quale il Palacrociera batterà un nuovo record: 1 milione di ospiti. Questo storico traguardo sarà possibile grazie all'espansione della flotta Costa, che nel 2011 si arricchirà di una nuova ammiraglia, Costa Favolosa (114.500 tonnellate di stazza e 3.780 ospiti).

---

### ANCHE NYK LASCIA LA ELAA

Dopo le altre due compagnie giapponesi MOL e "K" Line, anche NYK ha lasciato la European Liner Affairs Association (ELAA), costituita nel 2008 dopo il bando del 2008 delle Conference da parte dell'Unione Europea. Del Container Trade Statistics Agreement continuano a far parte China Shipping, CMA CGM, Cosco, CSAV, Evergreen, Hamburg Sud, Hanjin Shipping, Hyundai Merchant Marine, ICL, Maersk Line, MSC, OOCL, PIL, UASC, Yang Ming e Zim.

## HANJIN SHIPPING IN ROSSO

La compagnia coreana Hanjin Shipping ha chiuso il 2009 con la perdita di \$ 1,1 miliardi, a fronte dell'utile di \$ 323 milioni ottenuto nel 2008. La flessione del fatturato della divisione container è stata del 32,4% a \$ 4,4 miliardi, con una perdita operativa di \$ 652 milioni. L'ultimo trimestre dello scorso anno si è chiuso con una positiva inversione di tendenza del mercato, con una ripresa del 13,2% del fatturato parziale a \$ 1,3 miliardi.

---

## SEARLAND SHIPPING CEDE UNA BULKER...

La Seearland dell'armatore Zacchello ha ceduto la bulker da 75.000 dwt Anna, costruita nel 1999, alla società indiana Five Star, per un valore stimato di \$ 28,25 milioni. Con questa cessione la flotta bulker di Seearland è scesa a quattro navi, mentre in portafoglio vi sono otto nuove costruzioni. Con le tanker, ordini compresi, la flotta sale a 43 navi.

## ...E NOLEGGIA UNA AFRAMAX A NAVIG8

Seearland Shipping ha noleggiato per un anno a \$ 18.750 il giorno alla Navig8 di Singapore la petroliera Laura da 113.000 dwt, costruita nel 2009. La Navig8 ha noleggiato da altri armatori altre due Aframax per periodi di tre e sei mesi a \$ 19.750 il giorno. Le tre unità saranno impiegate nel pool V8, costituito da 17 navi. Sul fronte delle product tanker LR1, Navig8 ha noleggiato per un anno due unità da

70.000 dwt costruite nel 2003 a \$ 16.300 il giorno. Con queste operazioni la flotta operata da Navig8 è salita ad un'ottantina di navi, di cui 43 nel segmento Medium Range (MR).

---

## GULF NAVIGATION PRONTA A CANCELLARE ORDINI A SLS

Per Wistoft, Chief executive officer di Gulf Navigation, ha anticipato che la compagnia degli Emirati Arabi Uniti chiederà al cantiere coreano SLS Shipbuilding la cancellazione dell'ordine per due chimichiere da 44.000 dwt che avrebbero dovuto essere consegnate a Giugno ed Agosto dello scorso anno, ma che sono tutt'ora in costruzione e non potranno essere completate prima di metà Maggio. Negli ultimi sei mesi sia Stolt-Nielsen che Glenda International Shipping hanno cancellato i loro ordini con il cantiere, a causa degli enormi ritardi accumulate nei programmi di costruzione. Il portafoglio ordini di SLS è costituito da una settantina di navi, di cui 54 fra chimichiere e petroliere ed 11 product tankers.

---

## FRONTLINE ACQUISTA VLCC PER \$ 58,5 MILIONI

La Frontline di John Fredriksen ha acquistato da Ship Finance International una petroliera vlcc per \$ 58,5 milioni. La nave sarà ora ceduta ad un altro armatore con un contratto time-charter di dieci anni da \$ 43.500 il giorno con una compagnia petrolifera statale.

---

## BUREAU VERITAS, FLESSIONE NELL'ULTIMO TRIMESTRE

La divisione 'marine' della società di classificazione francese Bureau Veritas ha chiuso l'ultimo trimestre del 2009 con una flessione del 5,9% del fatturato a 76,3 milioni di euro. Sull'intero anno la crescita è stata del 7,8% a 316,5 milioni di euro. La flotta classificata è crescita del 6,1% a 8.933 navi per 68,4 milioni di tonnellate.

---

## SANTOS RECORD NEL 2009

Il porto brasiliano di Santos ha chiuso il 2009 con la movimentazione record di 83.194.129 tonnellate di merci, il 2,6% in più rispetto all'anno precedente. Le merci all'export sono cresciute dell'11,6% a 59.334.579 tonnellate, mentre le importazioni hanno registrato una flessione del 14,5% a 23.859.550 tonnellate. La movimentazione dei container è stata di 2.252.188 teus, il 15,8% in meno rispetto all'anno precedente.

---

## NUOVE INFRASTRUTTURE A BARI CON I FONDI FAS

Secondo l'assessore ai Trasporti della Regione Puglia, Mario Loizzo, "Le sollecitazioni e gli inviti rivolti a potenziare le infrastrutture portuali da parte dei dirigenti della Msc Crociere, rappresentano un segno di attenzione e di riconoscimento verso le potenzialità del porto di Bari, tra i più attivi e meglio organizzati dell'Adriatico. Tuttavia alcuni soggetti hanno voluto cogliere questa occasione per rilanciare antiche polemiche contro l'Autorità Portuale: sono gli stessi che per davvero, carte alla mano, hanno affossato il porto di Bari e quindi c'è da chiedersi con

quale titolo possano intervenire nella questione. "La verità è che il porto di Bari, già oggi dispone di strutture più che adeguate per garantire il massimo della accoglienza al traffico crocieristico e non solo, come dimostrano i dati eccezionali registrati in questi ultimi anni. Dati resi possibili dai numerosi e qualificati interventi infrastrutturali e gestionali realizzati dall'A. P. che, sotto la guida del Presidente Mariani e del suo efficacissimo management, consentono la massima agibilità di attracco e di assistenza alle navi, agli operatori e ai passeggeri. "Va perciò preso atto con soddisfazione della notizia secondo cui l'Autorità Portuale di Bari, intende sviluppare il confronto con tutti i soggetti interessati allo sviluppo del porto, anche in vista di ulteriori investimenti che sono già stati programmati. "Infatti, non appena il governo centrale si deciderà a restituire alle regioni i fondi FAS, il governo regionale si attiverà per finanziare nuovi e più decisivi interventi infrastrutturali, destinati a potenziare qualità e quantità dei servizi offerti in uno dei porti meglio organizzati del Paese ".

---

## BARI, PRESA DI POSIZIONE DEL PRESIDENTE

Secondo il Presidente Mariani, "l'Autorità portuale del Levante (Bari, Monopoli e Barletta) è sottoposta ad un'attività di disinformazione che tende, per fini meramente politici, a gettare ombre sul suo operato non consentendo un esame obiettivo di quanto è stato fatto in questi anni". Per il Presidente, "non vi è alcun dubbio che l'azione dell'Autorità Portuale sotto la guida di Tommaso Affinita, abbia dato fra il 1997 ed il 2005 un forte impulso alla modernizzazione del porto. Ma le lacune programmatiche della passata gestione sono rappresentate dall'esito fallimentare della redazione del "Master Plan" per il nuovo Piano Regolatore Portuale finito nel dimenticatoio. L'attuale Amministrazione ha riprogrammato l'insieme delle opere tenuto conto dell'allargamento della circoscrizione ai porti di Barletta e Monopoli. Per quanto

riguarda la BPM, si è assistito ad un crescendo di iniziative, culminate nel commissariamento dell'Autorità bocciato dal TAR per l'evidente insussistenza di presupposti, mentre la questione della illegittimità della concessione è ormai stata confermata in via definitiva da due gradi di giudizio amministrativo. Ciò significa, semplicemente, che l'operazione BPM non si doveva e non si poteva fare in quei termini. Ogni volta che i vari contenziosi accessi da BPM contro l'Authority sono stati discussi in sedi giurisdizionali, civili o amministrative, BPM è sempre risultata soccombente, ottenendo al più sospensive cautelari. Per ristabilire la legalità è stata indetta una gara a condizioni favorevoli per l'ente concedente. Il porto di Bari è un porto atipico nel quadro nazionale nel quale, uno dei maggiori traffici è rappresentato dai passeggeri diretti in Albania, Kosovo e Macedonia, circa 800.000 unità all'anno che si muovono, da tutta Europa, verso Bari secondo un andamento pressoché costante nel corso dell'anno. Da almeno 12 anni a questa parte si distribuiscono così: 14% a luglio, 28% ad agosto, 10% sia a settembre che a dicembre. In quattro mesi viene movimentato il 62% dell'intero traffico annuale. Fino al 2006 queste persone venivano accolte in una sorta di bolgia infernale, che diventava assieme un problema di ordine pubblico e di protezione civile. Il porto veniva chiuso per eccesso di congestione. Nell'estate 2007, l'Autorità Portuale ha predisposto, nell'area già completata del piazzale di Marisabella uno spazio attrezzato nel quale sono stati spostati i check-in e le biglietterie, servizi igienici, docce, aree coperte, esercizi commerciali per il ristoro. Considerando il picco di agosto il porto è riuscito ad assorbire il 50,82% di passeggeri in più rispetto al 2006, quando, con 155.000 il porto venne chiuso per congestionamento. Ad agosto 2009 sono transitati, in piene efficienza, 234.000 passeggeri. La scelta di Marisabella ha consentito di vincere la concorrenza degli altri porti sul traffico albanese. Quest'estate ci sono state fino a 15 partenze giornaliere per l'Albania. La crescita esponenziale del traffico per l'Albania ha dimostrato la piena

insufficienza della Stazione Marittima e la necessità di rapide scelte organizzative che possono essere assunte liberamente soltanto da un'Autorità "terza". Analoga crescita c'è stata, in questi tre anni per il traffico crocieristico. Anche in questo caso il Terminal si è dimostrato insufficiente. Da qui la scelta di una sua ristrutturazione in modo da potere fruire di tutti i tre piani con un collegamento sopraelevato per portare i passeggeri alla nuova banchina dieci. Che Bari sia un porto che funziona è dimostrato dal numero di nuove linee che si sono affacciate in questi anni non ultima l'unica Autostrada del Mare in Adriatico, rappresentata dalla linea Ravenna - Bari - Corinto. Da quando questa Amministrazione si è insediata - conclude Mariani - l'occupazione diretta e indiretta è pressoché raddoppiata così come si è fortemente incrementato il valore prodotto per le imprese ed i lavoratori. I passeggeri non avevano dignità, i lavoratori non avevano dignità. Oggi non è più così. Non sarà un risultato degno di una pagina di giornale ma chi vive nel porto quotidianamente sa che è così. Questo è sufficiente ad essere fieri del proprio lavoro.”

---

## SCIOPERO DEI DOGANIERI AL PIREO

I doganieri del Pireo hanno bloccato lo scalo con uno sciopero di 48 ore, proclamato contro il progetto governativo di blocco dei salari dei dipendenti pubblici.

---

## NIGERIA CONTAINER TRACKING NOTE

Dall'inizio di Gennaio 2010 le autorità nigeriane richiedono la presentazione di Container Tracking Note (CTN), allegata a tutte le spedizioni da e per la Nigeria. Responsabile dell'emissione del documento è la società belga TPMS Antaser Afrique. Maggiori dettagli al sito Internet [www.tpms-antaser.com](http://www.tpms-antaser.com)

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.