

CRUISE COMMUNITY

La Spezia to unveil €250m waterfront project

News Headlines

Monday, 15 March 2010 01:12

At Cruise Shipping Miami this week, Italy's La Spezia will unveil a waterfront rehabilitation aimed at recovering the city's relationship with the sea.

The €250m project, covering an area of 330,000sq mtrs, will provide housing, office and shopping areas, together with public facilities. A cruise terminal features in the blueprint.

A design competition resulted in the selection of Arch. Llavador (the company behind Valencia's architectural revolution), Schiattarella and Mazzanobile. The architects are currently developing the master plan.

La Spezia expects 27 cruise calls and almost 38,500 passengers this year, when Disney Magic returns and ships from lines including Azamara Club Cruises, Oceania Cruises and Celebrity Cruises are also booked.

The Port **Authority** of La Spezia and La Spezia Cruise Facility are participating at Cruise Shipping Miami in the Italian Pavilion.

Piano regolatore: "Salvaguardiamo i cittadini"

Il Piano Regolatore ed i suoi contenuti che prevedono nella sua applicazione la valutazione sulla flessibilità e sulla necessità o meno della costruzione di nuove banchine portuali nella valutazione di impatto sostenibile del trend di sviluppo futuro e nella verifica dei costi e benefici; altro che automatismi costosi ed inutile uso di denaro pubblico per il sovradimensionamento del Porto della Spezia. A leggere i giornali cittadini pare quasi un obbligo il sovradimensionamento del Porto della Spezia come se non esistesse una naturale verifica dei progetti (prevista nello strumento urbanistico) sulla realtà in corso e futura dei traffici portuali. Eppure bisogna superare la superficialità diffusa con cui si affrontano scelte sul futuro destino della città di mare poiché abbiamo e stiamo pagando errori del passato, decisioni non equilibrate e la spinta di slogan "del tutto o niente".

Oggi è in ballo il P.R.P. e la sua gestione e mi pare, per l'importanza che ricoprono tali opere per la città e per i porti dell'Alto Tirreno, che non bisogna spingere sul decisionismo ma affrontare con pacatezza e serenità problema per problema, fase per fase esecutiva poiché si rischia ancora una volta di penalizzare centinaia di cittadini e togliere la loro fonte di sostentamento economico ed i diritti collegati con una città di mare. Pare quindi superficialità quando sulla stampa cittadina si parla quasi sempre solo di nuove banchine e non della tutela dei diritti di famiglie intere che vivono con le concessioni sul mare della Marina di Canaletto e della Marina di Fossamastra; anche questa è attività commerciale per famiglie intere che sono coinvolte sull'attività di mitilicoltura e sul rimessaggio; non



hanno forse gli stessi diritti di altre attività commerciali e dei lavoratori del porto commerciale? Non hanno diritto i cittadini dei quartieri alla prevenzione sulla salute ed alla qualità di vita?

Le cifre sono alla luce del sole:

Marina del Canaletto:

- n. 15 concessioni demaniali marittime a destinazione d'uso di attività commerciali e rimessaggio di cui molte singole concessioni da cui traggono condizione economica di vita per circa 20 famiglie (cittadini della Spezia);

- n. 7 concessioni demaniali marittime per associazioni sportive con sedi ed impianti per complessivamente 550 soci con famiglie (2000 cittadini circa) con il diritto a godersi le tradizioni del loro mare.

- n. 1 concessione demaniale marittima dove lavorano circa 100 mitilicoltori e famiglie.

Marina di Fossamastra:

- n. 2 concessioni demaniali marittime a destinazione d'uso di attività commerciali e di mitilicoltura con cui vivono alcune famiglie;

- n. 3 concessioni demaniali marittime utilizzate da n. 3 società sportive con un totale di più di 300 soci e le loro famiglie, per un totale di circa **1000 cittadini che accedono al loro mare.**

L'autorità Portuale, il Comune e le altre istituzioni hanno l'impegno di tutelare questi diritti e trovare convivenza lavoro-quartieri; in caso contrario ci saranno ricadute di giudizi negativi. Quindi mi pare sia serio fare scelte per uno sviluppo equilibrato rispettoso dei diritti umani e della qualità della vita dei quartieri e dei cittadini.

D'altra parte tale salvaguardia dei diritti dei cittadini nell'eventualità della ricollocazione delle marine del Levante non solo è prevista nel Piano Regolatore con indicazioni delle Commissioni Regionali che l'hanno elaborato, ma anche nell'intesa Autorità Portuale - Concessionari e cittadini dei quartieri del 2000 e del 2007, che recita così al cap. I commi a, b,c "... L'Autorità Portuale si impegna alla costruzione di identiche strutture funzionali e funzionanti o comunque strutture aventi la stessa volumetria..."

Altra cosa sono le catenarie ed i 740 posti barca previsti all'esterno del porticciolo Mirabello, che per tradizione devono essere disponibili anche per i cittadini residenti nel centro città e nel contempo ridimensionare il forte impatto ambientale attuale causato da troppi pontili galleggianti davanti alla storica Passeggiata Morin.

Altro che deportazioni nella parte a mare del centro città delle Marine del Levante!!!

Ma salvaguardia, al Levante, dei cittadini del centro città e nel Ponente; degli affacci al mare dei quartieri di una città di mare, nel Golfo dei Poeti.

Quanto sopra è l'equilibrio che pare bisogna cercare nel coniugare sviluppo, lavoro e qualità della vita dei cittadini ed evitare di fare scelte negative di giornata.

Prima di fare interramenti sarebbe opportuno velocizzare nel porto l'entrata e l'uscita dei containers con strutture ferroviarie e viabilità adeguate.

Dagli anni 1989/1990 si è illuso i cittadini con sovradimensionamenti e grandi progetti non sostenibili in un porto situato nell'Alto Tirreno come La Spezia.

Ebbene noi abbiamo sempre sostenuto di fare squadra con i porti dell'Alto Tirreno per battere la concorrenza esterna; questo però deve diventare uno strumento di sostenibilità decentrata sulla costa dei porti, da Livorno, La Spezia, Genova e Savona per non sbagliare con sovradimensionamenti sui singoli porti, e con ricadute di danni ambientali in una situazione di realtà insostenibili concentrato in singolo territorio.

I Comitati del Levante delle Marine di Canaletto e Fossamastra

Scattato ieri il più grande evento internazionale del settore: le due **authority** svelano il restyling delle banchine per i passeggeri

Seatrade, la Liguria si mette in mostra a Miami Genova e Savona lanciano le nuove stazioni

SCATTA oggi a Miami il "Seatrade", l'evento leader a livello mondiale per le crociere, con i progetti liguri protagonisti. Partiranno infatti ad aprile i lavori per l'opera più importante che l'**authority** di Genova realizzerà nell'area passeggeri: la storica banchina di Ponte dei Mille con un intervento da 12 milioni di euro. Il progetto di adeguamento della banchina di ponente di Ponte dei Mille, con il ricongiungimento delle due banchine, porterà alla realizzazione entro il 2011 di un'unica banchina di circa 340 metri, adatta ad ospitare le meganavi da crociera. In parallelo sono quasi

completate le operazioni di dragaggio dei fondali dell'area passeggeri, che consentiranno l'attracco delle navi di ultima generazione e il consolidamento dello scalo genovese come home port di Msc. Nei piani dell'**authority** l'area passeggeri si completerà con il nuovo Ponte Andrea Doria e con la realizzazione del progetto di Ponte Parodi e con il restauro dell'Hennebique, tasselli fondamentali per ampliare e rendere più appetibile l'offerta turistico-ricreativa del porto e della città.

Complessivamente, dal 2002 l'**authority** e Stazioni Marittime, la società presieduta da Filippo Schiaffino e guidata dal direttore

generale Edoardo Monzani, hanno investito sull'area dei passeggeri (Ponte dei Mille, Ponte Andrea Doria e il Terminal Traghetti), 59 milioni di euro, con operazioni di adeguamento delle strutture di banchina come l'ampliamento e l'allungamento delle banchine del Doria, il tombamento di aree in testata a Ponte Colombo e a Ponte Assereto (per un totale di oltre 16.000 metri quadrati di nuovi piazzali) e profondi interventi di ampliamento, come il restyling e la modernizzazione dei 5 terminal passeggeri.

Novità da Miami anche per il terminal crociere di Savona che verrà realizzato. I lavori saranno

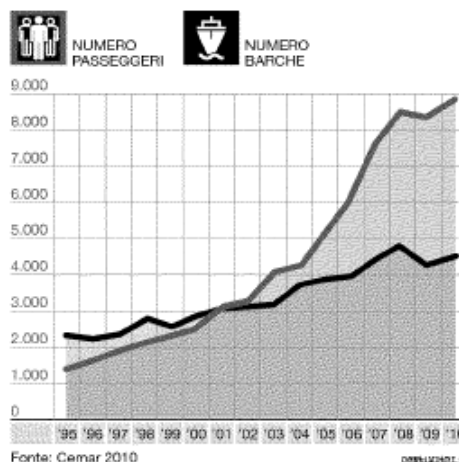
avviati nella seconda parte del 2010 e la nuova struttura satellite che si affiancherà alla stazione marittima attuale (che con la terza banchina in attività arriva già oggi ad ospitare 8.000 passeggeri), sarà

finanziata interamente da Costa Crociere, con un investimento previsto nel suo complesso di circa 10 milioni di euro. Stesse caratteristiche architettoniche, ampie vetrate, scale mobili interne, la nuova parte di stazione marittima sarà direttamente collegata a quella esistente attraverso un corridoio. L'ampliamento del Palacrociere permetterà di sostenere adeguatamente il piano di crescita della flotta Costa, che prevede il varo di diverse nuove navi entro il 2012.



Crociere 2010

Cresce il traffico crocieristico nei porti italiani



Dati confortanti dal Seatrade nell'analisi della Cemar: Genova e Savona ancora in crescita, Spezia a caccia di clienti

Crociere, la crisi può attendere la riscossa parte dalla Liguria

MASSIMO MINELLA

C'È UN mercato che non sembra conoscere crisi. O comunque sceglie di farci i conti senza particolare depressione. E' quello delle crociere che da ieri si è messo in mostra a Miami al "Seatrade", il più grande evento mondiale dedicato al settore. L'analisi, puntuale, arriva dalla Cemar, l'agenzia marittima genovese gui-

data da Sergio Senesi, specializzata da anni nell'analisi e nelle previsioni del mercato. Lo studio, diffuso ieri in coincidenza con la prima giornata dell'evento americano, fotografa un'Italia che - ovviamente - non corre più come nel 2008, ma sa resistere bene alla congiuntura non certo favorevole e si prepara alla riscossa già nel 2010.

Impossibile ipotizzare i numeri del 2008, quando l'aumento dei passeggeri sfiorò il 12 per

cento, ma dopo la sostanziale tenuta del 2009, si stima una crescita del 5,25 per cento nel 2010. In particolare, sempre secondo le indicazioni diffuse da Senesi al Seatrade, il 2010 farà registrare un incremento sulla movimentazione dei crocieristi nei porti italiani, con una previsione di 8 milioni e 820 mila passeggeri e 4.531 "toccate" nave, con una crescita ancor più sensibile del 6,8%. Il dato è ancora più interessante se si considera che

tutti gli indicatori economici per il 2010 confermano ancora per tutto il 2010 una sensibile riduzione di spesa per il turismo e le vacanze. Insomma, si cresce mentre tutti gli altri continuano a scendere. E qualcosa vorrà pur dire. Anche perché Genova e Savona continuano a crescere e La Spezia si mette sul mercato e va a caccia di nuovi clienti. Per la Liguria è davvero un bel segnale.

SEGUE A PAGINA X

LA REPUBBLICA

Crociere, sorpasso italiano la Msc scavalca la Costa

Il gruppo genovese si conferma però leader in Europa



(segue dalla prima di economia)

MASSIMO MINELLA

QUANDO si parla di crociere, come conferma il parterre del Seatrade di Miami, le notizie restituiscono all'Italia una leadership indiscussa. Il Bel Paese si mantiene infatti al vertice europeo per quanto riguarda il movimento passeggeri per porto, nonostante le variazioni di itinerari effettuate da alcune compagnie di navigazione. Dando

un'occhiata alle previsioni del 2010, il primo scalo croceristico sarà ancora Civitavecchia, seguito a stretta distanza da Venezia, poi Napoli e Genova

che scala due posizioni e scavalca Livorno e Savona.

Interessante anche la classi-

fica per compagnie armatoriali. La prima compagnia per numero di passeggeri movimentati nei porti italiani è infatti la Msc Crociere, con il 10,73% in più rispetto a Costa Crociere. Il motivo? Le nuove navi entrate in esercizio e la concentrazione degli itinerari nel Mar Mediterraneo, mentre Costa consolida la sua leadership in Europa con un posizionamento più articolato e con "toccate" meno frequenti nei porti italiani.

In valore assoluto, però, la palma di prima compagnia europea resta alla Costa che proprio ieri ha diffuso i propri dati relativi al 2009. I passeggeri trasportati sono stati infatti 1,3 milioni in tutto il mondo, con un incremento dell'8% rispetto all'anno precedente, in linea con l'aumento dell'offer-

ta. L'espansione della flotta è proseguita con il recente arrivo di Deliziosa, con una stazza di 92.600 tonnellate e una capacità massima di 2.826 ospiti, arrivata dopo Luminosa e Pacifica (terza nave a essere stata consegnata da Fincantieri alla compagnia italiana in meno di 9 mesi), e fa parte del piano di espansione della flotta che conta 5 nuove navi programmate in consegna dal 2009 al 2012, per un investimento complessivo di 2,4 miliardi di euro.

«Il successo delle crociere è legato senza dubbio all'ottimo rapporto qualità-prezzo di questo prodotto, caratterizzato da costi contenuti e livello di servizio medio-alto — dichiara da Miami il presidente di Cemar Sergio Senesi — Inoltre, scegliendo la crociera, si evitano partenze con aerei e

quindi eventuali disagi, ritardi e soprattutto costi aggiuntivi. In nessun'altra nazione europea ci sono così tanti porti d'imbarco come da noi, undici: Savona, Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Catania, Messina, Palermo, Bari, Ancona e Venezia».



PORTO

**Costa Crociere
presenta a Miami
il nuovo terminal**

■ Sarà presentato al Cruise Shipping Conference in programma fino a giovedì a Miami, in Florida, il progetto del raddoppio del terminal crociere di Savona. I lavori saranno avviati nella seconda parte del 2010 e la nuova struttura sarà finanziata interamente da Costa Crociere, con un investimento previsto nel suo complesso di circa 10 milioni di euro. L'ampliamento del Palacrociere permetterà di sostenere adeguatamente il piano di crescita della flotta Costa che prevede il varo di nuove navi entro il 2012. [L.M.]

CASO MULTIPURPOSE: TERMINATO L'INTERROGATORIO FIUME DELL'EX PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE

Colpi proibiti nell'ultimo round pm-Novì

Il giudice censura una domanda «offensiva» e poi l'accusa chiude rilanciando sulla «spartizione dei moli»

GRAZIANO CETARA

IL MOMENTO più teso cade alla terza ora di interrogatorio, quando il pubblico ministero Walter Cotugno è ormai come un pugile nel pieno della trance agonistica che stenta a fermarsi all'alt dell'arbitro e che sferra, nonostante l'ammonizione, un colpo proibito: «È vero che lei ha firmato il decreto presidenziale sul lavoro portuale senza neanche averlo letto?». È il giudice dell'udienza preliminare Maurizio De Matteis a fermare le schermaglie: «La domanda non è ammessa, è offensiva».

Nessuno può dire se e in che misura questo e altri momenti di tensione deflagrati in aula - tra avvocati, pm e giudice - avranno un peso nella decisione finale sull'eventuale rinvio a giudizio. Quel che è certo è che solo ieri si è conclusa l'audizione in tre puntate (da molti testimoni diretti giudicata «estenuante») dell'imputato numero uno, l'ultra settantenne ex presidente dell'Autorità portuale di Genova Giovanni Novì, difeso dagli avvocati Cesare Manzitti e Cesare Corti Galeazzi, nell'ambito del caso Multipurpose, la spartizione del terminal divenuto simbolo e fulcro di tutti i mali della passata gestione del porto e al contempo emblema di

quella nuova affidata alla gestione di Luigi Merlo.

Sul tavolo c'è la richiesta di processo avanzata dalla Procura per Novì e per altri imputati eccellenti, accusati a vario titolo di concussione, turbativa d'asta e truffa: l'ex segretario generale dell'Autorità Alessandro Carena, il porto manager Filippo Schiaffino, l'ex consulente e docente universitario Sergio Maria Carbone, l'avvocato generale dello Stato Giuseppe Novaresi, il vice presidente della Culmv Walter Marchelli, l'imprenditore Aldo Spinelli e l'armatore Aldo Grimaldi. La truffa viene ipotizzata per l'indennizzo da un milione e 700 mila euro riconosciuto, secondo l'accusa senza giustificazioni, dal comitato portuale alla Compagnia Unica. La concussione, invece, sarebbe quella messa in atto nei confronti degli armatori Messina ai tempi in cui si dovette «ridisegnare» la suddivisione del Multipurpose in seguito al ritiro dell'armatore di Msc Gianluigi Aponte dalla gara pubblica, allettato dalla promessa di approdi più comodi e vantaggiosi a calata Bettolo.

Novì ha già avuto il suo processo anche se quella che si è conclusa era una fetta di udienza a lui dedicata. Quasi tutti gli osservatori non hanno nascosto qualche perplessità: «Non si è mai visto un fuoco di fila di do-

mande simile a un'udienza preliminare. Questo è stato un dibattimento vero e proprio, un sorta di quarto grado di giudizio». Oggi toccherà al consulente dell'Autorità portuale Sergio Maria Carbone. Ma i giochi, a giudicare dagli sforzi profusi dal pm in aula con l'ex presidente dell'Authority potrebbero essere già fatti per un verso o per l'altro.

Ieri il capitolo principale delle accuse rovesciate a Novì era quello della concussione ai Messina, invitati perentoriamente, secondo il pm, a ritirare tutti i ricorsi al Tar per non subire sulla propria pelle le conseguenze della spartizione in corso d'opera. L'ex numero uno di Palazzo San Giorgio ha replicato lo stesso ritornello di sempre: «Quella era una richiesta rivolta da sempre a tutti i protagonisti del porto perché solo eliminando le carte bollate e le vertenze amministrative sarebbe stato possibile risolvere l'empasse che bloccava lo sviluppo del porto. Posizione per altro fatta propria dall'intero comitato portuale».

Il botto e risposta in aula tra l'accusatore e l'accusato numero uno è proseguito fino alle due del pomeriggio, quando il pm ha esaurito le sue domande e nessuno avuto il coraggio di aggiungere altro.

cetara@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONFERENZA AL PROPELLER CLUB

Il ruolo della Guardia Costiera

Il comandante Pollastrini: «Positivo il nuovo piano del waterfront»

MARCO TORACCA

«LA SPEZIA può ripetere la positiva esperienza fatta negli anni scorsi da Genova con la riqualificazione del Porto Antico. Un lavoro in parte fatto anche da Savona e che giudico senza dubbio importante per il futuro della città e della sua economia marittima, turistica e commerciale». L'impressione di Raimondo Pollastrini è sul nuovo waterfront della Spezia, il piano di lifting del fronte a mare spezzino presentato nei giorni scorsi. Il comandante generale delle Capitanerie di Porto italiane - ospite del Propeller Club presieduto da Giorgio Bucchioni con l'incontro serale organizzato al Circolo Ufficiale della Marina Militare - del resto non poteva esimersi dall'esprimere un parere sul progetto che ridisegnerà lo skyline di Spezia aprendo nuovi ambiti per lo sviluppo della città. «Il mio giudizio positivo giunge da più punti di vista. Prima di tutto da amante del mare, quindi da persona che ha sem-



Raimondo Pollastrini con Bucchioni

pre lavorato in questo settore e che la Liguria la conosce bene essendo stato per molto tempo a Genova e da semplice cittadino che sa bene sia il peso per una città costiera della valorizzazione del proprio mare e questo progetto per Spezia è una grandissima opportunità», ha detto Pollastrini a margine della conferenza sul «Ruolo delle Capitanerie di Porto e della Guardia Costiera nella globa-

lizzazione dei traffici marittimi». Il Corpo che guida dal luglio 2007 attende le novità che la legge di riforma determinerà. «La nuova normativa amplia, potenzia e rafforza i compiti della Guardia Costiera», ha sottolineato Pollastrini che sulla Spezia ha aggiunto. «Quello della Guardia Costiera è un ruolo importantissimo nello sviluppo del porto, nella sua crescita e anche l'attività svolta alla Spezia lo dimostra ampiamente. Non solo fondamentale è il servizio dedito alla tutela di tutti quelli che affrontano il mare». Argomenti che hanno suscitato immediato interesse tra i presenti. Pollastrini vanta un curriculum importante che tra le importanti attività che svolge lo vede anche insegnare diritto marittimo ed economia nei più importanti atenei italiani tra cui Roma Tor Vergata, Napoli e Cassino oltre alle docenze presso l'Istituto per la Guerra Marittima e dell'Accademia Navale. La serata si è conclusa con la consegna all'alto ufficiale del premio «Award».

**L'INTERVISTA
ODONE: «MERITO
DI FINCANTIERI
E DELLE AZIENDE
DELL'HI-TECH»**

«**B**ene così. Prendiamo quel

buono che c'è in questo momento drammatico per l'economia». Paolo Odone, presidente della Camera di commercio ligure, saluta con favore la notizia che vede la Liguria unica regione in Italia in crescita nelle esportazioni.

Un dato che incoraggia. Cosa ha fatto della Liguria una felice eccezione?

«La sua particolare struttura industriale. Soprattutto grazie alla vocazione all'export delle imprese ad alto contenuto tecnologico e le grandi aziende come Fincantieri. Il settore navale sta andando bene con le costruzioni e ha fatto da traino per i mezzi di trasporto. Sulla mediocrità della media nazionale il nostro è un dato molto positivo, che ci solleva un po' rispetto alla situazione economica generale. Però, il trend favorevole potrebbe essere momentaneo».

In che senso?

«Il futuro continua a preoccuparci. Su questo tipo di dati tutto dipende dall'anno. Uno può andare bene e l'altro essere pessimo. Il 2010 dovrebbe confermare il buon esito dell'export nel 2009. Anche perché Fincantieri ha già delle commesse. Però bisogna stare all'erta e continuare a investire su ricerca e innovazione per mantenere i poli di eccellenza che abbiamo in Liguria».

ILARIO LOMBARDO

LA PROPOSTA DELLA CNA

«Un Salone per i fornitori della nautica»

Terza mossa del consorzio One, dopo le mire su Darsena e Cantieri Lavagna

GENOVA. Un salone internazionale dedicato esclusivamente alla subfornitura della nautica per far incontrare cantieri e aziende specializzate.

Il progetto è sostenuto da 1 One Liguria, il consorzio costituito all'interno di Cna che aggrega 19 imprese liguri per 250 addetti e un fatturato complessivo di oltre 15 milioni di euro. L'evento (Cna è già firmataria con Fiera di Genova di un protocollo d'intesa) dovrebbe svolgersi sei mesi dopo il Salone nautico, potrebbe decollare nel 2012 e si intreccia con gli interessi avanzati dall'associazione delle pmi sulla Darsena della Fiera, che dovrebbe andare a gara entro fine anno. Il motivo di una fiera del "business to business" lo spiega Claudio Donato, vice presidente di One: «L'evento più grande di questo genere è il Mets di Amsterdam. Solo che molto spesso si tratta non di dico di italiani, ma di genovesi, che anziché incontrarsi in piazza De Ferrari vanno fino ad Amster-

dam». Ora, è il ragionamento della Cna, sarebbe molto meglio fare un grande evento internazionale in Italia, giocando sul prestigio di Genova, che ormai è diventato con il tempo un salone "business to customer". Il consorzio si è anche mosso sul fronte interno presentando manifestazioni di interesse anche per rilevare i cantieri di Lavagna con marchio Admiral, per il porto turistico di Imperia e per il progetto della Marinella di Sarzana.

In Liguria opera circa il 18 per cento delle imprese nazionali del

settore della nautica da diporto (con 1.600 aziende la Liguria è al secondo posto in Italia) ed esprime un'occupazione di circa il 13 per cento. Il settore risente della crisi, ha affermato il segretario regionale di Cna Nicola Caprioni, ma, nonostante una flessione del fatturato stimata del 30 per cento, le aziende liguri «con enormi sforzi» hanno ridotto l'occupazione solo del cinque per cento. È un settore, ha aggiunto, che soffre in maniera particolare dei ritardi nei tempi di pagamento.

«Il denaro deve essere utilizzato per pagare i fornitori, non sono ammissibili attese di 280-300 giorni» ha sottolineato il presidente di Cna Liguria Marco Merli, riferendosi in particolare a Fincantieri. Frase che ha fatto saltare la mosca al naso al colosso di Stato, che ha definito la critica come «priva di fondamento», ma dandosi «disponibile a recepire segnalazioni di eventuali anomalie».

A. QUA.

OBIETTIVI AMBIZIOSI
Le pmi lanciano
la sfida al Mets
di Amsterdam,
la più importante
kermesse del settore

VERTICE LA PROSSIMA SETTIMANA

Petrolig, tensione in banchina

L'azienda vuole appaltare i servizi e tagliare quattro posti. I sindacati: non si discute

ELENA ROMANATO

VADO. Organizzazioni sindacali sul piede di guerra per la decisione di Petrolig, di esternalizzare le operazioni di banchina.

La società, partecipata da Eni ed Esso Italiana, che nella rada di Vado gestisce un impianto per la movimentazione di prodotti petroliferi in sbarco (benzine e gasoli) e in imbarco (virgin nafta) vorrebbe affidare a terzi il processo di imbarco e sbarco dei carburanti e in particolare l'operazione di inserimento e disinserimento delle manichette per il servizio nave. Petrolig rifornisce le maggiori compagnie di rivendita di carburante.

Secondo le segreterie di Filtcem-Cgil, Femca Cisl e Uilcem la riorganizzazione alla quale sta lavorando Petrolig comporterebbe una riduzione dell'organico di quattro unità. Non si tratterebbe di licen-

ziamenti ma del mancato rinnovo del turn over degli addetti che lasceranno il lavoro per i sopraggiunti limiti di età, incidendo comunque sul livello occupazionale.

«L'organico - dice Fulvio Berruti, segretario provinciale di Filtcem-Cgil - passerebbe da 26 a 22 lavoratori. Non siamo disponibili a sottoscrivere iniziative che prevedono ricadute negative per due ordini di ragioni. La prima è dovuta al fatto che Eni ha firmato a livello nazionale, con le organizzazioni sindacali, un accordo che non prevede esternalizzazioni, per lo meno in questo particolare settore. La seconda ha una rilevanza non di poco conto. La piattaforma Maersk, inserita nello strumento urbanistico portuale, prevede un nuovo accosto anche per i soggetti operatori delle rinfuse liquide e la creazione, solo per il soggetto Maersk, di oltre 640 nuovi posti di lavoro. La nostra posizione espressa al tavolo unitariamente è

di verificare le condizioni operative che si determineranno nello spazio dedicato ai petroli in relazione alla nuova infrastruttura portuale e, di conseguenza, aprire un confronto con tutti gli utilizzatori per trovare una eventuale soluzione organizzativa complessiva».

La prossima settimana, mercoledì, all'Unione Industriali ci sarà un incontro tra l'azienda e le organizzazioni sindacali per discutere della riorganizzazione delle operazioni di banchina.

«Se l'azienda confermerà l'ipotesi di terziarizzare il servizio nave - conclude Berruti - verificheremo che iniziative assumere, non escludendone nessuna, compreso quello di richiedere un incontro con Comune di Vado, Provincia di Savona e Autorità Portuale con il fine di ragionare lo sviluppo del territorio e nello specifico quello delle attività portuali in un'ottica di regia complessiva ed interesse generale».

MARINA MILITARE SIMULATO IL RAID DI UN'UNITÀ NAVALE CON UNA BOMBA A BORDO

Metti un attacco terroristico al porto

SI È CONCLUSA, alla base navale della Marina, alla Spezia, l'esercitazione antincendio e terrorismo, con simulazione di un allarme bomba a bordo di una unità navale. Gli uomini dei team addestramento e controllo efficienza bellica del comando delle forze di contromisure mine hanno creato uno scenario quantomai realistico. È stato anche sperimentato il sistema integrato di difesa portuale 'Archimede', attraverso una esercitazione dedicata, dal nome 'Harpex 2010', Harbour Protection Exercise, pianificata dallo Stato Maggiore della Marina. Il sistema, a progettazione completamente italiana, ha un elevato livello tecnologico ed integra in modo automatico diversi sensori volti alla difesa di installazioni portuali.

È stato studiato per contrastare la minaccia terroristica portata con aerei a bassa quota, imbarcazioni veloci e 'intruder' subacquei. Sono stati impiegati, fra l'altro, tre sistemi radar, coinvolgendo la Guardia Costiera, due sistemi elettro-ottici con telecamere e infrarossi per la visione notturna e un sistema sonar ad alta frequenza. La Marina ha impiegato tutte le forze specialistiche presenti nell'area della Spezia per cercare di violare la sicurezza portuale, utilizzando mezzi di superficie e subacquei non pilotati, gommoni veloci, vari mezzi aeronavali e team di operatori subacquei. Presso la base, fino al 29 marzo è prevista un'altra esercitazione specialistica di contromisure mine, la Itaminex 2010.



SICUREZZA Una delle unità impiegate nell'esercitazione antincendio e terrorismo

L'incontro

La visita del presidente del Copasir ai portuali fra ricordi di gioventù e battaglie future

Alla Culmv, la prima volta senza Batini "Siete il simbolo della classe operaia"

FA UN certo effetto la scritta "Compagnia Unica P. Batini", perché è la prima volta che a accogliere gli ospiti politici non c'è lui, Paride, il console per dieci volte, mancato a aprile. Ma, per il resto, l'atmosfera in piazzale San Benigno è sempre la stessa: gentilezza, silenzio e cautela. Mentre il vento spazza via il piazzale davanti alla Chiamata, c'è Mario Tullo, ora onorevole, per anni segretario del Pd, con il suo mezzo sigaro spento a aspettare Massimo D'Alema, chiacchierando con alcuni dei giovani della Compagnia. Lui è uno che i portuali li conosce bene, è cresciuto a San Teodoro come molti di loro. Poco distante c'è Victor Rasetto il segretario Pd di Genova e Ubaldo Benvenuti,

consigliere regionale uscente. D'Alema è in ritardo, l'aereo a Roma ha avuto problemi, hanno dovuto cambiare vettore, ma la visita alla Culmv resta in programma. Nell'attesa il console Antonio Benvenuti resta su, al secondo piano nel suo ufficio, nel barvicino alla sala Chiamata, come al solito si chiacchiera e si gioca a carte. Claudio Burlando arriva a piedi, a aspettare quel leader politico di cui è amico. E, alla fine, poco prima delle quattro ecco il presidente D'Alema. Guarda la facciata della palazzina dove c'è la Chiamata e ricorda: «la prima volta che venni qui ero un bambino piccolo, mi portò mio padre, segretario ligure del Pci». Era il 1960, l'anno in cui i D'Alema arrivano a Genova « proprio a fine giugno, con la

città bloccata e in stato d'assedio e un camioncino del partito che ci venne a prelevare». Da allora, è tornato spesso, Massimo D'Alema «in questo posto sede e simbolo di una classe operaia antica». Adesso va a ascoltare che cosa accade in Compagnia, una mezz'ora con il console e il consiglio d'amministrazione.

Il tempo per un caffè non c'è, quello per sottolineare come la crisi incalzi anche il porto sì. Commenta D'Alema: «c'è grande preoccupazione, la crisi si fa sentire in modo pesante, i giorni di lavoro sono calati drasticamente», e allora si deve valutare bene come attrezzarsi per superare una fase di passaggio tanto delicata e complessa. La Culmv, aggiunge Massimo D'Alema, «si è profondamente rinnovata, ora

i suoi soci sono soprattutto giovani, dobbiamo aiutarli a non perdere lavoro». Loro i giovani portuali ascoltano senza far commenti. Neppure il console, Benvenuti. Come da tradizione consolidata, la Culmv accoglie chi chiede un incontro, ma garantisce solo riservatezza e silenzio. L'ha fatto con Sandro Biasotti, il candidato del centro-destra, sfidante di Claudio Burlando, lo fa anche ieri con Burlando, figlio di un portuale e con D'Alema. Loro sono così, per scelta. E per lo stile che proprio Paride Batini aveva imposto alla sua agente: «noi ascoltiamo tutte e basta». Al voto, poi, pensano per conto loro, adesso preferiscono ancora parlare, in pubblico, di Genova e Samp e del difficile equilibrio tra soci-tifosi che tocca mantenere. A botte di bandiere e gagliardetti.

(w. v.)

VADO L. IL NO ALLA MAERSK ANCHE DAI COBAS

Caviglia contro l'Authority “La piattaforma non si farà”

«Dobbiamo tenere i piedi ben piantati per terra e evitare uno scontro tra amministrazione comunale e **Autorità Portuale** nelle loro rispettive competenze territoriali». Questo il pensiero del sindaco Attilio Caviglia, all'annuncio da parte **dell'Authority**, che i lavori per la piattaforma Maersk cominceranno a giugno.

«Una prospettiva del genere - ha sottolineato Caviglia - sarebbe non solo in contrasto con la volontà dei vadesi ma andrebbe ad incidere negativamente anche sulla stagione balneare che prende di solito il via in quel periodo. Noi attendiamo di vedere i contratti con le banche e il progetto esecutivo dell'opera, oltre, naturalmente ad attendere anche la conferenza dei servizi in sede deliberante. E' ovvio

che la nostra posizione rimarrà tale e quale quella attuale, ovvero un no deciso al piano Maersk. Credo che gli investitori da una parte, la stessa Maersk dall'altra e altri soggetti che sono parte attiva in questa vicenda non avrebbero molti vantaggi a cominciare quest'opera con contrasti palesi tra Comune e **Autorità Portuale**».

Contrari alla piattaforma Maersk si dicono anche i Cobas: «Questa notizia - si legge in una nota del sindacato di base - è una provocazione, e ha il sapore di una boutade elettorale. Si fa finta di scordarsi che la popolazione di Vado si è espressa contro il piano con un referendum. Respingiamo la comunicazione di avvio di questi lavori. E sottolineiamo unitamente la necessità di bloccare anche l'ampliamento della centrale Tirreno Power». [A. AM.]

L'INDISCREZIONE

Traghetti spagnoli per Genova

Trasmediterranea punta ai collegamenti con Palermo e Barcellona in concorrenza con Gnv

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Acciona, il colosso spagnolo delle infrastrutture, è interessata a uno sbarco in grande stile in Italia. Puntando sui porti di Genova e Palermo, e aprendo linee che colleghino l'Italia con Spagna e Africa, oltre a un collegamento interno tra la nostra penisola e la Sicilia. La notizia è stata confermata al *Secolo XIX* da due "big" dello shipping.

Lo sbarco di Acciona in Italia dovrebbe avvenire attraverso la sua controllata Trasmediterranea, società che collega i porti spagnoli con le Baleari e il Nordafrica. Che, per la verità, è stata data a lungo per decotta e messa in vendita dallo stesso mega-gruppo delle infrastrutture. Pochi giorni fa, però, colpo di scena: Acciona toglie Trasmediterranea dal mercato («non ha senso venderla» hanno detto dal quartier generale di Madrid) e ne annuncia il rilancio. Con, ad esempio, il sub-noleggio della "Maria Grazia Onorato", proprietà di Moby Lines, in forze alla compagnia siciliana T-Link e tra pochi giorni attiva sulla rotta Barcellona-Tangeri. Proprio in questo contesto, insistono alcuni operatori in Italia, si dovrebbe collocare lo sbarco spagnolo in Italia. Ma come? *Il Secolo XIX* ha contattato gli uffici di Trasmediterranea a Madrid. Si può parlare con qualcuno? «No. Mandi una mail». Che, però, rimane senza risposta. Proviamo in Italia: Grimaldi Napoli negli anni passati aveva avviato una partnership con Trasmediterranea sulle linee tra Civitavecchia, Livorno e Barcellona. Ma la collaborazione non ha mai preso il volo. Dagli ambienti portuali napoletani fanno sapere che sì, in effetti a più riprese Acciona ha annunciato intenzioni bellicose sull'Italia, ma di fatto



Un traghetto della Trasmediterranea nel porto di Barcellona

FONDATA NEL 1919, FLOTTA DI 25 NAVI

GENOVA. Trasmediterranea è una società controllata all'80 per cento dal gruppo Acciona, il resto è diviso da altri azionisti privati. Conta una flotta di 25 navi. La società ha chiuso il 2009 con Ebidta a cinque milioni di euro, a fronte dei 65 milioni dell'anno precedente. Fondata nel 1916, la società è diventata statale nel '78. È ritornata ai privati nel 2002.

non si è mai concretizzato nulla. A Genova la sensazione è che, in realtà, le condizioni di mercato non siano particolarmente favorevoli. Sotto il Vesuvio come sotto la Lanterna, ci sono parecchi dubbi sul fatto che gli spagnoli possano lanciarsi nell'impresa. Questione di liquidità, più che di strategie. «Lo spazio c'è, ma solo nel cargo: difficile che qualcuno vada a fare concorrenza a Gnv sulla linea per Barcellona», commentava ieri sera un agente marittimo. Ma il Vte - il porto dei traghetti tuttomerca a Genova - si è già tirato fuori.

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Via libera al terminal container di Savona

■ L'Autorità Portuale di Savona ieri ha ufficializzato la cordata di banche (anticipata da *MF-Milano Finanza*) che sosterrà l'operazione di project finance per la costruzione e la gestione quarantennale del più moderno terminal per container dell'Alto Tirreno. Oltre al contributo di 150 milioni erogato dal futuro concessionario Amp Terminals (che fa parte del gruppo danese Maersk), il finanziamento della quota pubblica della piattaforma multipurpose (300 milioni) verrà coperto con una linea di credito garantita da un pool di banche costituito da Banca Nazionale del Lavoro (gruppo Bnp Paribas), Bis (gruppo Intesa Sanpaolo), Mps Capital Service e dalla Banca Popolare di Vicenza. Il nuovo maxi-terminal, nonostante venga realizzato dalla prima compagnia di trasporto via container al mondo, sarà comunque multi-cliente e quindi pronto ad attirare navi e traffici non solo di Maersk Line ma anche di altri operatori interna-

zionali. Tra i potenziali utenti, per esempio, spunta il nome di Msc, che proprio nei giorni in cui ha detto addio a nuovi investimenti nel porto di Genova prende in consegna in Corea del Sud una nave portacontainer rinominata Msc Savona. «Msc è soltanto una delle compagnie con le quali siamo entrati in contatto per presentare commercialmente la nuova piattaforma che sorgerà a Vado», spiega Carlo Merli, ad di Apm Terminals Vado Ligure. «È innegabile che il nostro terminal sarà l'unica struttura nell'Alto Tirreno in grado di accogliere navi da oltre 13 mila teus». Dal quartier generale di Msc, Gianluigi Aponte conferma il proprio impegno in Calabria ma con alcune riserve. «Intendiamo restare a Gioia Tauro, salvo eventi imprevedibili che potrebbero verificarsi nel 2013», è stato il commento dell'armatore. Guarda caso, il terminal di Savona Vado entrerà in funzione pochi mesi dopo.

Nicola Capuzzo

OCCASIONE D'ORO
PER UNA REGIONE
INCERCA DI RILANCIO

LUIGI GIA

NON c'è crisi nel settore delle crociere. Anche in questi periodi decisamente negativi, le navi continuano a fare il pieno di passeggeri, mentre si moltiplica l'offerta con l'arrivo di nuovi scafi e con il boom delle prenotazioni fuori stagione. Quello delle vacanze sui grandi bastimenti è un vero e proprio caso di "scuola aziendale", una storia da analizzare e da prendere come esempio: solo fino a pochi decenni fa era un settore di nicchia, privilegio di ricchi e di pensionati agiati, soprattutto stranieri. Oggi è un fenomeno popolare che attrae la classe media e anche quella più bassa, piace ai giovani ed è in cima ai desideri degli italiani. Il fatturato delle crociere continua a crescere, senza sosta: dopo l'anno record del 2008, che ha visto un incremento dell'11,8% e la sostanziale tenuta nel 2009, l'anno in corso vedrà una decisa ripresa (+5,27%) del traffico nei porti italiani, secondo i dati forniti dalla Cemar Agency Network in occasione della Cruise Shipping Miami Conference. Un boom strategico per la Liguria che ha, a Savona e Genova, i porti di riferimento dei due leader europei nel settore: Costa e Msc. Le ricadute sull'indotto sono grandi, ma potrebbero essere ben maggiori se tutte le autorità interessate si decidessero ad assecondare un fenomeno che sembra destinato a durare e crescere nel tempo. Non si tratta più, oggi, di offrire una banchina, una stazione marittima migliorata, un aeroporto finalmente efficiente, ma di organizzare un'offerta complessiva di città per le migliaia di turisti che ogni settimana fanno scalo in Liguria. Perdere anche questo treno, o meglio questa nave, sarebbe un peccato mortale per una regione in perenne cerca di occasioni per il rilancio.

l.gia@repubblica.it

IL CASO. LA SOCIETÀ ASIATICA SI CONFERMA FRA LE REALTÀ ARMATORIALI PIÙ ATTIVE SUL MERCATO

Minsheng, trenta ordini all'orizzonte

La produzione di carbone grezzo è cresciuta in Cina del 30,5% nei primi due mesi

Otto ordini per rinfusiere già firmati lo scorso dicembre e altri venti o trenta prossimi a partire: con il suo ultimo annuncio la società cinese Minsheng Financial Leasing si fa notare, in questo periodo di prudenti attese, come una delle realtà armatoriali più attive sul mercato. A rivelare i piani della società è Zhang Can, direttore generale del dipartimento noleggio navi di Minsheng: "Quest'anno - ha detto Zhang - stiamo pianificando di ordinare nuove navi per la nostra flotta di unità in costruzione. Siamo orientati su capesize e panamax e vogliamo espandere il nostro carnet di ordini a forse 20 o 30 navi da costruire in cantieri cinesi, per un valore totale di circa un miliardo di dollari".

Le materie prime sono uno dei prodotti che alimentano la crescita dell'economia cinese. Il 2010 è partito col botto per Pechino, tanto da diffondere timori di un surriscaldamento dell'economia. Eventuali misure di raffreddamento non saranno comunque tali da deprimere un mercato che, come testimonia il Baltic Dry Index (indice dei prezzi di noleggio delle navi portarinfuse stilato dal Baltic Exchange di Londra), da quasi un anno è tornato a segnare valori positivi per gli armatori. L'indice oscilla fra 2.000 e 4.000 punti e in questo momento è sui livelli più alti di questa forbice, intorno a 3.600 punti. La produzione di carbone grezzo è cresciuta in Cina del



Una nave portarinfuse. Il mercato cinese si sta velocemente rimettendo in moto

30,5% nei primi due mesi del 2010 rispetto agli stessi mesi del 2009 secondo i dati dell'Ufficio nazionale di statistica di Pechino. La produzione di carbon coke è cresciuta nello stesso periodo del 23,4%. Tuttavia questo non basta a soddisfare la domanda asiatica e un altro produttore di carbone, il Sud Africa, ha espresso la preoccupazione che le richieste di esportazione verso Cina e India possano creare problemi per il mercato nazionale. Il 95% dell'energia elettrica prodotta nella nazione che

ospiterà i campionati mondiali di calcio è originata dal carbone. "Assicurare il carbone per le necessità dell'energia destinata al consumo interno - ha detto il ministro sudafricano delle Imprese pubbliche, Barbara Hogan - deve essere una priorità nazionale". Il timore è che Pretoria non riesca a proteggersi dalla politica aggressiva che India e Cina stanno conducendo nei confronti delle multinazionali che gestiscono le miniere sudafricane come Anglo Coal, Bhp Billiton o Exxaro Resources.

Anche il costo del ferro è in crescita. In questo caso sono i produttori cinesi di acciaio a essere intervenuti sul loro governo perché si faccia carico del problema di aumenti eccessivi. Il mercato dell'acciaio è comunque destinato a salire, anche grazie all'Europa, come ha dichiarato il direttore generale della World steel association, Ian Christmas, e questo favorirà le compagnie marittime che sapranno farsi trovare pronte al momento giusto.

Alberto Ghiara

L'ANALISI DIFFUSA IERI DA CEMAR EVIDENZIA UNA CRESCITA IN TUTTI I PORTI DEL PAESE

Crociere, per l'Italia un 2010 in netta ripresa

Civitavecchia si conferma leader. Genova guadagna due posizioni: dalla sesta alla quarta

In occasione del Seatrade di Miami, Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, presenta come di consueto un dettagliato quadro analitico sulla previsione del movimento crocieristico nei porti italiani per il 2010.

Dopo i risultati positivi del 2008 (+11,8 per cento) e la sostanziale tenuta del 2009, l'anno in corso sarà caratterizzato da una nuova crescita del mercato crocieristico. Il 2010 farà registrare un incremento sulla movimentazione dei crocieristi nei porti italiani, con una previsione di 8,8 milioni di passeggeri (+5,2 per cento) e 4.531 toccate nave (+6,8 per cento): una crescita importante, soprattutto alla luce della forte crisi finanziaria che, ancora per tutto il 2010, continuerà a provocare una sensibile riduzione di spesa per il turismo e le vacanze.

L'Italia si mantiene al vertice continentale per quanto riguarda il movimento passeggeri per singolo porto, nonostante le variazioni di itinerari effettuate da alcune compagnie di navigazione. Sarà ancora Civitavec-



Msc Magnifica, l'ultima arrivata in casa Aponte

chia il principale porto crocieristico italiano nel 2010, seguito a strettissima distanza dal porto di Venezia. Saldo il terzo posto di Napoli, mentre

Genova guadagnerà ben due posizioni, passando dal sesto al quarto posto. Seguono Livorno e Savona.

La prima compagnia per numero di passeggeri movimentati nei porti italiani è Msc Crociere, con il 10,7 per cento in più rispetto a Costa Crociere. Il risultato è stato raggiunto grazie alle nuove grandi unità entrate a far parte della flotta e alla

concentrazione degli itinerari nel Mar Mediterraneo, mentre Costa offre un maggior numero di destinazioni ma tocca meno frequentemente i porti italiani.

«Il successo delle crociere è legato senza dubbio all'ottimo rapporto qualità-prezzo di questo prodotto, caratterizzato da costi contenuti e livello di servizio medio-alto».

Un aspetto che desta qualche preoccupazione è la forte riduzione della presenza di piccole navi nei porti italiani. Si è verificato negli ultimi anni un sensibile in termini di scali da parte di compagnie quali Star Clippers, Windstar, Silversea, Sea Dream. Si tratta di compagnie che dispongono di navi in grado di ospitare dai 100 ai 300 passeggeri: a seguito dell'offerta di destinazioni in altre aree a costi decisamente inferiori, queste realtà hanno pian piano abbandonato il loro interesse per i nostri porti. Infatti il rapporto costo-qualità nei porti italiani, soprattutto per navi di stazze inferiori, è altissimo.

Mario Lusender

Un salone dedicato alla subfornitura

Un salone internazionale dedicato esclusivamente alla subfornitura della nautica per far incontrare cantieri e aziende specializzate. Il progetto è sostenuto da Cna Liguria. L'evento (Cna è già firmataria con Fiera di Genova di un protocollo d'intesa) dovrebbe svolgersi sei mesi dopo il salone nautico e potrebbe decollare nel 2012.

«Oggi - ha spiegato Claudio Donato, vice presidente del Consorzio - l'unico evento del genere è il Mets di Amsterdam, la rassegna fieristica mondiale della subfornitura alla cantieristica nautica. La maggior parte degli espositori sono aziende italiane. L'assurdo è che i cantieri italiani per incontrare le aziende devono andare in Olanda. Perché non farlo a casa nostra?».

In Liguria opera circa il 18% delle imprese nazionali del settore della nautica da diporto (con 1.600 aziende la Liguria è al secondo posto in Italia) ed esprime un'occupazione di circa il 13%. Il settore risente della crisi, ha affermato il segretario regionale di Cna Nicola Caprioni, ma, nonostante una flessione del fatturato stimata del 30%, le aziende liguri «con enormi sforzi» hanno ridotto l'occupazione solo del 5%.

INFORMARE

Inaugurata a Genova la nuova sede operativa del distretto tecnologico SIIT

Ospita nove laboratori di ricerca ed è stata realizzata con un investimento di quasi sette milioni di euro

Oggi a Genova è stata inaugurata la nuova sede operativa della società consortile SIIT (Distretto Tecnologico Ligure sui Sistemi Intelligenti Integrati e le Tecnologie) nella quale sono attivi nove laboratori di ricerca: tre trasversali (tecnologie e processi hardware; tecnologie e processi software; grid computing) e sei verticali (automazione/energia; automazione/robotica; automazione/trasporti; sicurezza; infomobilità; salute).

La nuova sede, realizzata nell'area di Campi con un investimento di quasi sette milioni di euro, si sviluppa su oltre duemila metri quadrati di superficie distribuita su tre livelli con annessi spazi esterni. «L'inaugurazione di questa sede - ha detto il presidente di SIIT Scpa, Ezio Andreta - ha tre importanti significati. I nuovi laboratori di ricerca saranno innanzitutto un sito di cooperazione, elemento fondamentale per evitare il declino delle imprese liguri. In secondo luogo garantiranno produzione di conoscenza senza la quale non ci può essere innovazione e, da ultimo ma non meno importante, avranno lo scopo di attrarre cervelli in grado di garantire un futuro per le nostre industrie».

L'obiettivo dei nuovi laboratori di ricerca, la cui creazione è stata possibile grazie all'accordo di programma sancito nel 2005 tra Regione Liguria, ministero dell'Economia e ministero dell'Università e della ricerca scientifica, è quello di dare vita ad una comunità di esperti del mondo dell'industria e della ricerca che, per la prima volta, si troveranno ad operare su basi allargate, stabili e permanenti, collaborando a iniziative congiunte.

«Gli elementi che contraddistinguono il SIIT dagli altri circa quaranta Distretti italiani che nel frattempo sono sorti e stanno operando - ha spiegato l'amministratore delegato di SIIT Scpa, Remo Pertica - sono molteplici. Tra questi direi: la presenza di quasi tutte le grandi industrie del nostro territorio, una moltitudine di Pmi che cominceranno a lavorare con la grande industria, la varietà di temi e di tecnologie da sviluppare (aeronautica, trasporto ferroviario, cantieristica, comunicazioni, sicurezza, salute, Ict, robotica e automazione) e, infine ma non meno importante, l'opportunità che SIIT offre ai nostri giovani di essere assunti dall'industria o continuare la carriera universitaria».

SHIP 2 SHORE

Amburgo, questa è vera cultura di città portuale!

La capitale anseatica apprezza e gradisce il vero motore dell'economia della Città-Stato e lo 'socializza' in un modo da cui c'è tanto da imparare...

Amburgo (Germania) – Quando annunci che stai per partire per Amburgo, i sorrisini ironici e gli ammiccamenti si sprecano tra l'universo maschile della conoscenze con cui sei in maggiore confidenza. Esclusi quei pochi raffinati che ti ricorderanno di andare a visitare il mitico Star Club – che peraltro non esiste più da 35 anni - in cui fecero 'apprendistato da popstar' i Beatles ancora acerbi che suonavano in cinque e senza Ringo Starr, quasi tutti convergeranno sul 'pregarti' di non indugiare oltre il 'minimo sindacale' sul malizioso quartiere di St. Pauli, la cittadella dell'erotismo e del sesso legalizzato (provvista anche di regolare museo dell'arte erotica) presso il 'miglio rosso' della trasgressione, con il celeberrimo Herbertstrasse, il vicolo più calpestato del mondo dai piedi maschili. Battute scontate, incise in maniera indelebile nella cultura maschilista latina, che però lasciano il tempo che trovano. Forse era vero a 20 anni e venti anni fa – per carità, nessuno rinnega la sete di curiosità, da soddisfare più con gli occhi che non da appagare nel concreto, della fase delle tempeste ormonali giovanili – e non certo nell'era in cui la globalizzazione travolge anche l'eros (col supporto, diabolico, del web dilagante). Mentre il cronista 'maniacco' ormai solo di shipping della fase matura della vita approfitta dell'evento di inaugurazione di nave da crociera cui è stato invitato per sceverare un tema che gli sta a cuore: la percezione delle attività svolte sulle banchine nell'immaginario collettivo di un popolo del Nord Europa, già trattato in due recenti puntate alle medesime latitudini (S2S n.6/2010). La risposta al quesito se Amburgo possa considerarsi a pieno titolo una 'città ed il suo porto' ovvero una 'città di porto' è talmente banale fin dai primi attimi di immersione nella realtà socio-economica amburghese da far sembrare sostanzialmente retorica la domanda. E però le 'prove' inconfutabili sono tali e tante da meritare certamente un approfondimento che deve suonare da spunto di riflessione, se non addirittura da monito, per la maggior parte degli amministratori pubblici italiani. Amburgo è ancora più distante dal mare aperto (110 km per arrivare al North Sea) di Anversa (80 km) e Rotterdam (40 km). Eppure l'influsso della salsedine impregna così tanto il DNA amburghese da generare una serie di iniziative ed investimenti che fanno capire cosa vuol dire valorizzare i propri asset storici, un modo di condurre la res publica del tutto antipodico rispetto alle banchine neglette cui siamo abituati nel Bel Paese. Si comincia con l'Hafen City, il progetto di rivisitazione urbanistica che passa anche sotto lo slogan di "Vivere l'acqua" del quartiere posto geograficamente al di sotto dell'agognato St.Pauli che un tempo ospitava i grandi magazzini retroportuali della Speicherstadt dal caratteristico stile guglielmino a mattoni rossi dove si svolgevano le manipolazioni e lavorazioni delle merci, rimasti vuoti in tempo di containerizzazione spinta, ed oggi riconvertiti a sede di uffici di compagnie di shipping e società marittimo-portuali, musei, centri residenziali e punti di attrattiva sociale come il grande teatro per l'orchestra filarmonica che dovrebbe essere completato nel 2012 ad un costo invero esorbitante (e con un ritardo sulla tabella di marcia prevista ben poco teutonico...) Si tratta di una cospicua fetta di area in precedenza parte del Porto Franco – le Freizonen è una connotazione giuridico-fiscale destinata a decadere definitivamente tra un paio di anni, come parte di un processo di modernizzazione che ha visto anche la recente separazione tra HHLA Hamburger Haven und Logistick AG (la società operativa distaccatasi dall'ente porto) e HPA Hamburg Port Authority (l'ente

Autorità Portuale della Spezia

amministrativo propriamente detto), ovvero sostanzialmente la distinzione tra player ed arbitro – che tuttavia non ha ispirato le speculazioni immobiliari di cui è invece stato vittima ad esempio il porto di Genova con la Fiumara, autentica ‘cronaca di una morte annunciata’. Infatti le necessità di superfici portuali sono state spostate ed individuate in aree più consone, giammai cancellate tout court dalla mappa del porto. La centralità del proprio scalo nella coscienza degli amburghesi si rappresenta anche con i famosi giorni di festa dell’Harbour Party, l’autentico compleanno del porto che dura tre giorni e va in scena ogni anno ai primi di maggio; un evento molto più denso ed aggregante, poiché non vi partecipano solo i proprietari di barche, delle nostrane manifestazioni Barcolana o Mille Vele. A differenza di Anversa e di Rotterdam, possiamo agevolmente affermare che Amburgo – con buona pace di fiamminghi ed olandesi – è una città molto più affascinante proprio anche perché il porto non è un inquilino ingombrante, ma invece una parte pulsante di essa. Ad esempio, il famoso tunnel sotto il fiume Elba da 423 metri, che l’anno prossimo compirà cento anni, è fruibile non solo e non tanto dalle autovetture, quanto dai pedoni e dai ciclisti. Dalle coste che delimitano le magnifiche ville e villette in autentico British Style del quartiere di Altona, la zona posh della seconda città più popolosa di Germania (1,7 milioni di residenti), la popolazione prende il sole e si tuffa nelle acque fluvio-marittime dell’Elba con i grandi terminal container quale sfondo ravvicinato, e senza che a nessuno (individuo o comitato di delegazione urbana) passi per la testa di contestare la vicinanza del porto degli scatoloni ai bagnanti, i quali sono ben consapevoli che lo scalo marittimo è anche vita e lavoro, oltre che una parte necessaria del paesaggio. Gli amburghesi conoscono come le proprie tasche la loro maggiore risorsa economica; e coloro che ne fossero più distanti possono sempre acculturarsi salendo a bordo del torpedone che tutti i fine settimana permette di visitare, fin sotto le maxi gru di banchina, i maggiori terminal container grazie ad un port tour guidato di 3 ore per la modica cifra di 26 euro. Una versione sofisticata di Port center non solo didascalico, dunque ma verace, concreto e tangibile, alla portata di chiunque. E coloro che, indigeni ma soprattutto forestieri, vogliono vivere più intensamente l’Amburgo marittima, per meno di 180 euro ci si può prenotare un weekend che contempla due notti in hotel, il suddetto giro del porto sul pullman, quello sul fiume in battello ed altri servizi e benefits (cenetta romantica e serata danzante) sulle acque amburghesi. Va anche ricordato che qui esistono ben quattro diversi musei marittimi tematici ed, a fianco di questi, due vere navi ‘pensionate’ – la Bleichen e la Cap San Diego – trasformate in percorsi museali, oltre ad un ex-sottomarino sovietico ed ad una ‘già fu’ barca-faro inglese, tutti perfettamente conservati e visitabili. Così è se vi pare.

La città anseatica ora insegue l’Eldorado delle crociere

Sono quattro le compagnie marittime di navi passeggeri (TUI, Hapag Lloyd, Delphin e Sea Cloud) che hanno stabilito ad Amburgo il proprio quartier generale. Partendo da questo retaggio storico – non dimentichiamo che qui ha ancora sede la Sloman Neptune, considerata la più antica compagnia tedesca di shipping ancora in attività - il capoluogo amburghese ha saputo costruire un business alterativo a quello tradizionale dei container, che l’anno scorso hanno preso una ‘bastonata’ micidiale, con una perdita di quasi il 30% nel traffico. Un business recente che però oggi conta già 60 toccate e 127 mila passeggeri (nel 2009), dati destinati quasi a raddoppiare l’anno corrente, quando sono attese 110 toccate e circa 200 mila passeggeri. Qui si sono festeggiate le ‘nascite’ di Aida Blu il 9 febbraio scorso e di MSC Magnifica il 6 marzo, ed altre ancora se ne faranno di certo. La stagione appena iniziata vedrà la ‘prima volta’ di 7 navi; oltre alle due

Autorità Portuale della Spezia

battezzate di cui sopra, Celebrity Eclipse, Celebrity Constellation, MSC Poesia, Le Boreal (Le Ponant Cruises), Saga Pearl II. Il picco stagionale si avrà a maggio con 29 scali mentre l'8 maggio, in occasione dell'821° Port Festival – in memoria delle franchigie commerciali concesse dall'Imperatore Federico Barbarossa che in pratica diedero un impulso decisivo al traffico portuale - ben 5 unità, compresa la Queen Mary 2, faranno capolino ad Amburgo. La prossima estate nei tre giorni del Cruise Festival (30 luglio – 1° agosto) si raduneranno 6 navi in contemporanea, mentre anche nel 2010 la stagione sarà estesa sino a dicembre, malgrado le rigide temperature di queste latitudini; anche questo è un indice della crescita, esponenziale del settore delle crociere nella città ansetica, che intende fare ancora di più, tanto che è già partito il progetto di nuovo terminal crociere ad Altona che potrà ospitare navi da 300 metri, e sarà inaugurato in estate. Infatti quell'attuale all'Ubersee, che permette due ormeggi contemporanei, seppure di recente realizzazione – interessantissima la costruzione, realizzata tutta con container coperti da una tettoia - si reputa insufficiente in prospettiva futura, anche perché ad esempio MSC Crociere ha eletto Amburgo suo home-port alternativo in Germania allo scalo di Kiel (nel Mar Baltico).

Angelo Scorza

SHIP 2 SHORE

Tu quoque, Carofiglio!

Grazie ad un inatteso capovolgimento di fronte si profila la chiusura dell'interminabile match sul ring delle banchine passeggeri di Bari

Con il probabile intento di risolvere l'infinita querelle con l'Autorità Portuale barese guidata da Franco Mariani (S2S n.36 e 44/2008 e n.4, 8, 20, 22 e 25/2009), Luigi Farace, uno dei cinque consiglieri d'amministrazione di BPM Bari Porto Mediterraneo, la società che, a tutt'oggi, gestisce il traffico passeggeri nel capoluogo pugliese, ha avanzato ai colleghi la proposta di revocare le deleghe concesse all'amministratore delegato Manlio Guadagnuolo, protagonista dello scontro a viso aperto con Mariani. La decisione è stata avallata a maggioranza con il voto favorevole del presidente del CdA Michele Carofiglio e dell'altro consigliere, Natalino Mariella, mentre hanno votato contro lo stesso Guadagnuolo e il rappresentante degli agenti marittimi,

Antonio

Prisco.

Sembra evidente nella scelta degli autori del putsch la volontà di ricucire i rapporti con l'Autorità Portuale, che, peraltro, in questi giorni sta valutando le offerte giunte per la gestione dei terminal traghetti e passeggeri di Bari (S2S n.5/2010), fra cui figura anche quella di BPM, costretta a tornare in corsa dopo che il contenzioso con l'Authority ne aveva cancellato il primo affidamento dei servizi ai passeggeri. A motivare l'improvviso voltafaccia di Farace e Carofiglio, da sempre difensori della posizione di Guadagnuolo, anche nei momenti di maggior tensione, è presumibilmente la valutazione di una situazione divenuta ormai irreversibile e la considerazione dell'impossibilità per BPM di vincere la gara con Guadagnuolo al comando. Quest'ultimo, secondo quanto riportato dalla Gazzetta del Mezzogiorno, "divenuto semplice consigliere, ha manifestato disappunto per l'iniziativa di Farace, predisponendo anche una lettera che «scarica» sullo stesso la «responsabilità» delle rivalità con Mariani. Non è inoltre da escludere che tale «revoca senza giusta causa» possa diventare oggetto anche di una possibile causa di risarcimento danni da parte dello stesso Guadagnuolo".