

Progetti anche per gli altri scali regionali

Primato ecologico a Savona-Vado

GENOVA

■ Svolta ecologica per i porti commerciali della Liguria: tutti e tre hanno avviato operazioni per abbattere le emissioni in atmosfera, dedicando una particolare attenzione al *cold ironing*. Un procedimento che permette di alimentare le navi ferme in banchina con la corrente elettrica fornita da terra anziché attraverso il mantenimento dei motori accesi (la procedura normalmente utilizzata). Rispetto a questa tecnica, gli scali di Savona, Genova e La Spezia sono a tre differenti stadi di avanzamento lavori. Tuttavia è significativo che le port Authority liguri siano concordi nel ritenere necessario puntare su moli più "verdi".

In pole position è attualmente il porto di Savona-Vado. Dalla metà di febbraio, infatti, tutti i traghetti della Corsica Ferries presenti a Vado Ligure sono alimentati da terra quando sono in manutenzione. In questo caso è stata la stessa compagnia a sostenere le spese (80mila euro) per l'impianto che è, di fatto, l'ampliamento di un altro più piccolo. Da un mese i traghetti hanno a disposizione una cabina elettrica da 15mila volt e 2,5 megawatt di picco, per ottenere energia con i motori spenti. Savona sta inoltre procedendo all'installazione di alcune pale eoliche per dare energia ai piazzali e ha definito i pannelli fotovoltaici da porre sul tetto del palacrociera Costa: con una spesa di circa 500mila euro saranno prodotti 130mila chilowattora.

Genova, invece, dovrà aspettare fino al 2012 per consentire alle navi presso l'area delle riparazioni navali di spegnere i motori ricevendo energia elettrica da terra. Per raggiungere quell'obiettivo ha attivato nei giorni scorsi un progetto pilota a livello italiano («Green port»), finanziato in totale con 15 milioni di euro da ministero dell'Ambiente (9 milioni), regione Liguria (5 milioni) e **Autorità portuale** (1 milione). L'obiettivo è di fornire energia elettrica, fino a 20 megawatt, alle navi in riparazione.

La Spezia, infine, ha aderito al progetto Enel «Porto verde», che ha lo scopo di applicare, in ambito portuale, le mi-

15 milioni

Green port. È la somma stanziata per elettrificare, dal 2012, le banchine di Genova

gliori tecnologie disponibili in campo energetico. Ai primi di febbraio è stato firmato l'accordo con Enel e nei giorni scorsi è stato costituito il comitato di coordinamento del progetto con esperti dell'**Autorità portuale** e della società fornitrice di energia. Tra i primi obiettivi, proprio lo studio di un sistema di fornitura di energia elettrica in banchina, in grado di alimentare le navi durante la sosta in porto. La Spezia ha anche appena varato il progetto per realizzare il nuovo waterfront che comprende anche un terminal crociere.

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LIVORNO ESPLODE LA PROTESTA CONTRO IL LICENZIAMENTO DEL DIRETTORE DEL TERMINAL

Sciopero-blitz alla Darsena Toscana Nave container bloccata, porto nel caos

di ANTONIO FULVI

— LIVORNO —

NON ERA MAI successo e l'effetto è stato quello di un terremoto. Al vertice del Terminal Darsena Toscana, il più importante snodo dei contenitori sul porto (a suo tempo il primo e più importante in Italia) il direttore generale Monica Bellandi è stata licenziata in tronco dall'amministratore delegato Leonardo Martini. E ieri, come azione dirompente di protesta, i portuali del terminal senza consultare i sindacati hanno bloccato per tutta la giornata il lavoro sulla full-containers Zim San Francisco, scatenando in porto

DANNO

L'armatore vuole dirottare il carico su Genova: lo scalo 'rischia' 100mila contenitori

proteste e condanne a catena. Ancora in tarda serata non era ben chiaro come sarebbe andata a finire: la nave doveva fare oltre 1000 "movimenti" (cioè carico e scarico di contenitori) e ogni giornata di ritardo costa all'armatore (israeliano) decine di migliaia di dollari di perdita. La nave ha aspettato in banchina dalle 7 di mattina ma il lavoro è cominciato solo alle 19,30, a ritmi abbastanza lenti se-



condo gli osservatori, dopo l'intervento della Port Authority. La Zim da parte sua l'ha presa male, anche perché non sono certo tempi di vacche grasse sullo shipping: e ieri ha già deciso di dirottare su Genova tutto il carico in arrivo per la prossima nave che doveva toccare Livorno martedì 23. Se Zim decidesse definitivamente di andarsene Livorno, il porto perderebbe circa 100mila contenitori all'anno, un quinto del totale.

UN LICENZIAMENTO, cose che capitano? Non in una società come il Tdt dove la Compagnia la-

gnia portuali di far revocare o almeno sospendere il provvedimento. Il sindacato ha cercato di recuperare ma i lavoratori si sono affidati alla Rsu del terminal. Si parla anche di lettere ufficiali della Compagnia al socio Contship in cui si contestano sia i recenti danni (oltre 600mila euro) provocati da una causa persa contro un altro terminalista, sia quelli di ieri causati dalla reazione del personale di banchina al licenziamento "illegittimo e inopportuno" del direttore. L'ultima chance è quella giocata dall'Autorità portuale

che (anche su sollecito delle associazioni di categoria degli operatori Asamar, Spedimar, Cna, Fai, Anita, Api e Lega Cooperative) ha convocato per oggi alle 17,30 una seduta straordinaria dell'osservatorio permanente, invitando entrambe le parti in causa; presidente e amministratore delegato del terminal Tdt, presidente della Cilp e presidente di Contship Italia. Ma la presenza di quest'ultima componente non era stata a ieri confermata. Di certo c'è solo un dato: che la nave non riuscirà a completare il lavoro previsto e dovrà ripartire domani per Genova dove andrà a finire le operazioni.

voratori portuali ha il 50% delle azioni e il direttore Bellandi la rappresentava; mentre l'altro 50% è in mano a Contship Italia (ha un altro importantissimo terminal a La Spezia e gestisce anche il porto "hub" di Gioia Tauro) dove evidentemente il licenziamento è maturato. A ieri sono falliti tutti i tentativi della Compa-

PORTI E DOGANE SOTTO ACCUSA

«Troppa burocrazia, Italia non competitiva»

L'Egitto avverte: «Tempi di attesa lunghissimi, la nostra merce potrebbe scegliere altre destinazioni»

dal nostro inviato

SAMUELE CAFASSO

IL CAIRO. Chiamatela diplomazia del melone o, se preferite, dell'uva. Ma non c'è molto da scherzare sopra, in realtà: rafforzare l'export di frutta dall'Egitto verso l'Europa potrebbe essere una delle strade con cui l'Italia può dare sostanza a un'Unione del Mediterraneo sinora parecchio impalpabile. Ma, per intraprendere questa via, il nostro Paese ha bisogno di snellire parecchio la burocrazia delle sue dogane e controlli fitosanitari. È la regola dei tre giorni: se il governo egiziano avrà da quello italiano la garanzia di poter portare la propria frutta e verdura (ma c'è anche il tessile, di primaria importanza) entro 72 ore dalla partenza ai magazzini per la distribuzione, allora dallo Stivale potrebbe passare buona parte del flusso in esportazione verso l'Europa. Ma oggi di giorni ne servono sette, soprattutto per via dei controlli, e le esportazioni prendono altre vie: Grecia e Olanda (Pireo e Rotterdam i porti) soprattutto.

Provare a cambiare il meccanismo delle connessioni Egitto-Europa a favore dell'Italia è il senso che una missione italiana guidata dall'Autorità portuale del Levante (Bari, Monopoli, Molfetta) che si conclude oggi a Il Cairo, in Egitto. Tra gli altri porti coinvolti anche Trieste e Venezia, unico scalo in Italia a vantare al

momento una linea diretta regolare con il porto di Alessandria. Ma la missione è guidata dall'Autorità portuale del Levante capeggiata dal genovese Francesco Mariani, merito anche del lavoro di una squadra guidata da Michela Cariglia, capace

di fare un lavoro che solitamente l'Italia sa fare peggio di altri Paesi europei come la Spagna: accaparrarsi e poi usare in maniera intelligente i fondi messi a disposizione dall'Ue.

Tecnicamente, la due giorni di confronto che si chiude oggi si inserisce all'interno di due progetti: Itamed, programma da 28 milioni di euro del governo italiano per incrementare lo scambio con i paesi della sponda sud del Mediterraneo e Balcani e Spiie, un programma a sostegno dell'integrazione dei sistemi produttivi tra Italia ed Egitto. «Main futuro la collaborazione - ha spiegato Cariglia, funzionaria della Commissione in distacco all'Autorità portuale del Levante - potrebbe passare attraverso il programma europeo Marco Polo II» e altri programmi europei ancora. È un risveglio dopo anni di immobilità: da quest'anno è attiva l'area di libero scambio nel Mediterraneo, ma per incentivare gli scambi sinora è stato fatto molto poco. Cosa serve fare, l'ha spiegato senza troppi giri di parole Hany Barakat, del ministero dell'industria e commercio egiziano: «Oggi ci sono troppi colli di bottiglia: servono sette giorni di viaggio dai porti egiziani a quelli italiani, compreso controlli e

passaggi alle dogane. Devono essere tre». Un memorandum tra Assoporti e Camera di commercio del Cairo è

stato firmato ieri proprio per favorire il superamento di questi intoppi: caduti i dazi, il vero problema sono i tempi e la burocrazia. L'Egitto, da parte sua, è impegnato da anni a migliorare i suoi standard di controlli uniformandoli alla legislazione europea. Perdere i traffici di frutta e verdura dall'Egitto non è per l'Italia un grande affare. Nemmeno per i produttori: le stagionalità italiane ed egiziane sono infatti, in molti casi, complementari. E, per un Paese come l'Italia che esporta il 70% di frutta e verdura prodotta, maggiori connessioni con l'Egitto potrebbero voler dire offrire ai propri clienti, tanto per dire, pomodori e meloni da gennaio a dicembre.

Eppure l'Italia, per certi versi, sembra fare di tutto per perdere il treno: «Noi ci impegniamo - ha spiegato con molta franchezza Mariani, rivolto agli operatori egiziani - per rafforzare gli scambi, ma certe scelte non aiutano. L'Italia ha varato una legge a sostegno del Made in Italy per salvaguardare le nostre produzioni ma che è stata ed è avversata dalla portualità perché rende i controlli ancora più rigidi». Una beffa se si pensa che, comunque, alcune tipologie di merci in Europa ci entrano lo stesso, passando però per altri porti.

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL VERDETTO DELLA COMMISSIONE

Le mani di Gavio e Messina sul terminal Multipurpose

Le due società superano il trio composto da Grendi, Spinelli e Pastorino

ALBERTO QUARATI

GENOVA. La coppia Messina-Gavio ha battuto ai punti la compagine Grendi-Spinelli-Pastorino. Se non ci saranno particolari sorprese, andrà a loro l'area del Multipurpose, epicentro dell'inchiesta che ha fatto tremare le banchine genovesi e per la quale a settembre l'Autorità portuale ha deciso la messa a gara per una concessione temporanea: l'area sarebbe infatti sotto sequestro, proprio a causa di precedenti assegnazioni illecite.

Il verdetto è stato fornito ieri dalla commissione incaricata di esaminare le proposte fra i due soggetti concorrenti, che poi altro non sono che gli stessi terminalisti che già oggi operano sull'area, ma divisi in due schieramenti. Tra il punteggio di Messina-Gavio e del "Consorzio Canepa" (così si chiamava insieme Grendi-Spinelli-Pastorino) c'è una differenza a due cifre. Detto questo, ieri è stato comunicato solo il punteggio. Adesso ci sarà il controllo dei documenti, il voto in Comitato portuale,

le delibere. Lo stesso Ignazio Messina mantiene il basso profilo: «Si tratta certamente di un passo importante, ma non siamo assolutamente arrivati alla fine». Poco ma sicuro: anche perché il consorzio Canepa ha già fatto sapere che contro l'assegnazione ai Messina presenterà ricorso al Tar. Costanza Musso, direttore commerciale di Grendi, spiega infatti che «su questa gara, di ricorsi in piedi ce ne sono già cinque, di cui uno presentato da tutti gli operatori coinvolti nella vicenda. Noi ne aggiungiamo uno, che riguarda l'ammissibilità di Messina-Gavio a questa gara». Motivo: quando era il momento di depositare le domande, Messina e Gavio si sarebbero dimenticati di includere un documento pare fondamentale per l'ammissibilità, che tuttavia è stato poi sostituito da un altro.

A pesare in favore di Messina e Gavio è stato il progetto di riempimento dello specchio acqueo tra i ponti Libia e Canepa. Del resto, l'Authority è stata chiara: chi si accolla le spese per la maxi-opera, ha più chance per vincere la gara. Le riserve su questo pro-

getto da parte di Grendi, Spinelli e Pastorino sono legate all'effettiva realizzabilità dell'opera: tra riempimenti e tutto, almeno 15 anni di cantieri, per avere poi una banchina per i traffici transoceanici, ennesimo doppiopone dei terminal container già esistenti in porto. «Tra i punti a nostro favore, c'erano occupazione e traffici. In particolare, su questi noi potevamo portare 100 mila teu in più degli "altri"» dice Musso. Grendi (terminalista e armatore) così come Pastorino (operatore logistico) sono i due soggetti che rischiano, in caso di definitiva aggiudicazione da parte di Messina e Gavio, di dover lasciare definitivamente il porto di Genova, perché le loro aree insistono completamente in quella "incriminata" del Multipurpose. E intanto Gavio è protagonista anche su un altro fronte caldo del porto di Genova, quello delle manovre ferroviarie. Fiovedì in Confindustria sarà presentata la nuova società, che nasce dalle ceneri della vecchia Ferport. Si chiamerà Fuorimuro, e sarà controllata al 33% da Pietro Chiesa, 33% da In-Rail e 34% da Rivalta Terminal Europa.

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NUOVA UDIENZA DEL PROCESSO

Multipurpose, il giudice: «Va ascoltato anche Gallanti»

Convocati l'ex presidente dell'**Autorità portuale** e l'ex direttore Moscatelli



**È STATO
IL NUMERO UNO
DEL PORTO**

Giuliano Gallanti, avvocato, ex consigliere e presidente del consiglio regionale, è stato presidente dell'**Autorità portuale** genovese.

GRAZIANO CETARA

CONTINUANO i colpi di scena nell'udienza preliminare in corso sul caso Multipurpose. Oggi il giudice Maurizio De Matteis ha disposto l'audizione dell'ex presidente dell'**Autorità portuale** Giuliano Gallanti, il grande assente nell'inchiesta della Procura di Genova sulla spartizione dei moli dello scalo del capoluogo ligure. Insieme a lui sarà sentito anche Eridio Moscatelli, l'ultimo direttore generale di Palazzo San Giorgio prima di quello attualmente in carica, Gianbattista D'Aste.

La svolta arriva al termine dell'interrogatorio fiume dell'indagine numero uno, l'ex presidente Giovanni Novi e di quelli del consulente Sergio Maria Carbone e dell'ex segretario generale Ales-

sandro Carena, imputati insieme al porto manager Filippo Schiaffino, l'avvocato generale dello Stato Giuseppe Novaresi, il vice presidente della Culmv Walter Marchelli, l'imprenditore Aldo Spinelli e l'armatore Aldo Grimaldi. Per tutti pende la richiesta di rinvio a giudizio, a vario titolo, per i reati di concussione, turbativa d'asta e truffa.

L'ordine del gip rappresenta un duro colpo all'impianto dell'accusa incentrata sulle operazioni di assegnazione del terminal Multipurpose impostate sotto la gestione Gallanti cui la Procura non ha mai presentato alcuna contestazione formale.

Ieri il momento centrale dell'udienza era l'interrogatorio del professor Carbone che ha ricostruito i suoi rapporti professiona-

li con l'Autorità portuale, l'inquadramento giuridico della "spartizione" dei moli, i rapporti con Novi e quelli con gli armatori Messina. Il succo della sua linea difensiva è ben rappresentato dall'introduzione alla memoria presentata ai giudici nei mesi scorsi: «Le interpretazioni sulle quali si fondano le accuse nascono da una totale incomprensione della situazione del porto di Genova, del quadro degli interessi privati che ne hanno condizionato e condizionano la vita e lo sviluppo (...)» - scriveva Sergio Maria Carbone - «L'artificiosa frammentazione della complessiva vicenda che risulta dalla ricostruzione della Procura si rivela così fuorviante e del tutto mortificante della verità».

cetara@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VETRINA INTERNAZIONALE

Il raddoppio del Palacrociere presentato alla fiera di Miami

IL PORTO DI SAVONA partecipa al Cruise Shipping Miami Conference (in corso dal 15 al 18 marzo), l'expo mondiale che si tiene ogni anno negli Stati Uniti e dedicato al settore delle crociere. Nell'ambito della fiera statunitense verrà presentato il progetto di raddoppio del terminal crociere. I lavori partiranno nella seconda metà del 2010 e la nuova struttura "satellite" che si affiancherà alla stazione marittima attuale sarà finanziata interamente da Costa Crociere, con un investimento previsto nel suo complesso di circa 10 milioni di euro. Il "satellite" progettato dall'architetto Bofill ha le stesse caratteristiche architettoniche del Palacrociere, con ampie vetrate, scale mobili interne, e sarà direttamente collegata alla

struttura esistente tramite un corridoio. L'ampliamento del Palacrociere permetterà di sostenere il piano di crescita della flotta Costa, che prevede il varo di diverse nuove navi entro il 2012. Le previsioni per il 2010, comunicate dal direttore della compagnia crocieristica Gianni Onorato in occasione del battesimo della Costa Deliziosa, indicano una stabilità dei traffici crocieristici (secondo il piano di rinnovamento della flotta di Costa Crociere dopo l'entrata in servizio della nuova Costa Deliziosa andranno fuori esercizio alcune delle unità più vecchie); per il 2011, con il varo di due nuove navi e la disponibilità delle nuove strutture di accoglienza, Costa prevede nel Palacrociere di Savona un transito un milione di passeggeri.

**CONTRO LE EMISSIONI
SOLO CAMION "VERDI"
NEL PORTO DI NEW YORK**

L'AUTORITÀ PORTUALE di New York e del New Jersey, insieme con l'agenzia americana per la protezione dell'Ambiente, hanno lanciato un aggressivo programma per eliminare dalle strade dei porti di competenza dell'Authority i camion più vecchi

**RIO TINTO
«LA CINA CRESCERÀ
PER ALTRI 15 ANNI»**

IL GIGANTE AUSTRALIANO delle miniere Rio Tinto continua a beneficiare degli alti tassi di crescita della Cina, e della conseguente richiesta da parte del gigante giallo di minerali di ferro, rame, carbone e alluminio. La tendenza? «Avanti così per almeno 15 anni»

**CONFITARMA
GIOVANI ARMATORI
NOVELLA PRESIDENTE**

VALERIA Novella è la nuova presidente del gruppo Giovani Armatori di Confitarma. Così è stato deciso nel corso dell'assemblea di ieri. Novella ha 31 anni. La neo presidente è la prima donna a rappresentare i giovani armatori. Rinnovato anche il consiglio

MARITTIMA

Onda polemica al porto di Genova sul sesto bacino

Il nuovo bacino di carenaggio galleggiante del porto di Genova sarà collocato vicino ai cantieri Amico: vale a dire, dove si trovava il vecchio superbacino, rimorchiato in Turchia nel 1997. Non vede alternative Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale. Contestano la scelta il presidente di Ucina, Anton Francesco Albertoni, e Alberto Amico, del cantiere omonimo.

de Forcade ▶ pagina 23

Marittima. Scontro tra l'autorità portuale e gli operatori sul luogo della struttura

Genova divisa sul sesto bacino

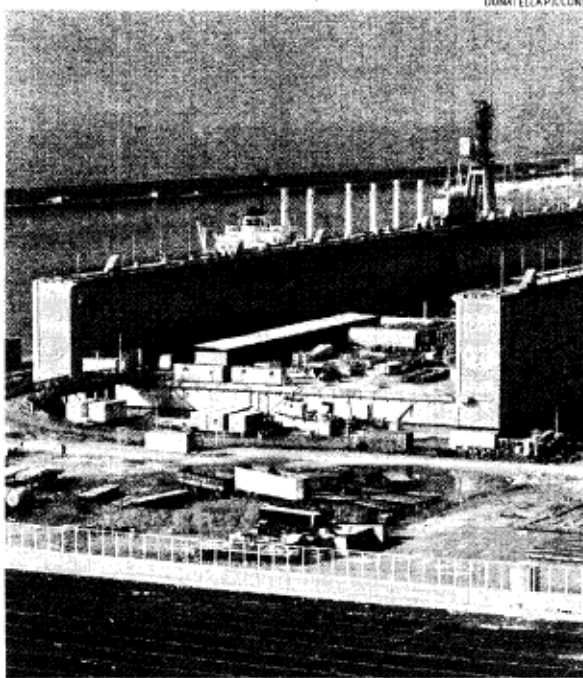
Merlo: va collocato vicino ai cantieri Amico - Confronto ad aprile

GENOVA

Raoul de Forcade

«C'è solo un punto in cui collocare il nuovo bacino di carenaggio galleggiante: a fianco dei cantieri Amico». Luigi Merlo, presidente dell'autorità portuale di Genova non vede alternative. Secondo lui il sesto bacino del porto di Genova, un gigante di 350 metri di lunghezza per 65 di larghezza, che servirà a eseguire riparazioni e manutenzioni sulle grandi navi crociera e sulle porta-container di ultima generazione, dovrà essere collocato (anche per ragioni di pescaggio) in quel punto dello scalo genovese. Nell'area, cioè, dove era il vecchio superbacino, mai finito di costruire e mai utilizzato, venduto all'imprenditore turco Sadikoglu e rimorchiato in Turchia nel 1997.

Ma se Merlo è risoluto nel definire la collocazione della struttura, altrettanto risoluti sono alcuni operatori nel chiedere soluzioni diverse. Il gigante e le sue lavorazioni, dicono Anton Francesco Albertoni, presidente di Ucina, la Confindustria nautica, e Alberto Amico, alla guida del cantiere omonimo, mal si conciliano con le esigenze del salone nautico, con il futuro sviluppo della nuova darsena di Fiera di Genova e con le operazioni di refitting su yacht di lusso. Di parere opposto e favorevoli alla collocazione del bacino, invece, realtà come i cantieri Mariotti e San Giorgio, che operano nel campo delle costruzioni



Il «vecchio» superbacino. La struttura mai finita di costruire e mai usata, rimorchiata in Turchia nel 1997, che ora si vuole rimpiazzare

e riparazioni navali.

Amico & Co, leader italiano e tra i primi tre al mondo nel settore del refit di grandi yacht, ha appena messo in attività una gru da 835 tonnellate: il più grande travel lift al mondo dedicato alla nautica da diporto, che consente di effettuare l'alaggio (traino) di maxiyacht fino a 60 metri di lunghezza.

«L'attività del cantiere - afferma Amico - comporta, in un anno, 40mila presenze di ospiti, equipaggi e management, e il passaggio nelle marine cittadine di circa 160 yacht. Nel piano d'impresa 2009-2010 abbiamo impegnato 6,4 milioni e altri 4,6 sono

pronti per essere investiti. Inoltre, nonostante il nostro mercato sia in forte contrazione come tutta la nautica, prevediamo per il 2010 lo stesso giro d'affari del 2008, dopo un 2009 di flessione. E siamo pronti, a breve, a espanderci nel Ponente ligure aprendo un nuovo stabilimento dedicato alle barche più piccole, fino a 40-45 metri». Fatte queste premesse Amico spiega che un bacino come quello previsto vicino al suo cantiere «ha un grande impatto in un raggio di 500-800 metri, non solo su di noi, che abbiamo problemi di compatibilità con le nostre lavorazioni, ma anche

sulla marina della Fiera di Genova, sul vicino Yacht club italiano, sul quartiere di Carignano. Il sesto bacino è senz'altro un'infrastruttura importante con possibilità di utilizzo. Ma non capisco come si possa decidere se e dove farlo senza un confronto con gli operatori. Comunque ho fiducia nell'Autorità portuale e mi auguro che si trovi una soluzione».

Non molto diversa la linea di Anton Francesco Albertoni, il quale, nelle scorse settimane, ha siglato l'accordo tra Ucina e Fiera di Genova per una newco che si candida a gestire la nuova darsena della Fiera. «Non spetta a me - afferma - decidere se il sesto bacino serva o meno. Comunque a Genova è già capitato che strutture utili siano state messe in posizioni poco compatibili con altre economie. Si sta pensando a un riassetto della nuova darsena per renderla più fruibile al diporto. Inoltre, da 50 anni, in quella zona si fa uno dei più importanti saloni nautici mondiali. Mettere un simile bacino dove si sta pensando a un disegno di nautica con riparazioni e clienti di un certo tipo non sembra consono. Nelle aree accanto alla Fiera ci deve essere qualcosa di compatibile. E non riesco a spiegarmi perché non siamo ancora stati interpellati». Da parte sua, Merlo assicura: «A fine marzo sarà pronta l'idea progettuale del sesto bacino e ai primi di aprile faremo un confronto con gli operatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fronte del porto

Il Multipurpose a Messina e Gavio ma Spinelli e Musso non ci stanno

Ricorso immediato: sulle banchine si riaprono le antiche ferite

MASSIMO MINELLA

NELLA gara del Multipurpose vince la cordata formata dalla compagnia armatoriale Messina e dal gruppo Gavio. Ma la vittoria annunciata ieri dalla commissione **dell'Authority** al termine di due mesi di lavoro, rischia di aprire una nuova pagina di conflitti nella martoriata storia del porto di Genova, che proprio attorno a questi trecentomila metri quadri di terra emare nel bacino di Sampierdarena ha vissuto i suoi momenti più duri. Gli sconfitti, infatti, l'associazione di imprese che riunisce la Grendi della famiglia Musso, il gruppo Spinelli, la Thermocar e la società Pastorino, annuncia immediatamente il ricorso. Non è bastato, insomma, lanciare un bando internazionale di gara per chiudere la pagina più devastante della Lanterna, perché a quel bando non ha risposto alcun gruppo internazionale, o compagnia straniera, ma più semplicemente i vecchi inquilini, che si so-

no per giunta presentati divisi alla meta. Intendiamoci, l'aggregazione di tutti i vecchi soggetti non era obbligatoria e ognuno ha scelto di correre con i compagni ritenuti più idonei alla partita. Ma questo ha finito per creare due offerte contrapposte con un epilogo scontato: il ricorso degli sconfitti. D'altra parte, avrebbero fatto lo stesso i vincitori. E pensabile estromettere dalle banchine titolari di concessioni nel pieno rispetto della legge? Imprese che hanno già investito su quegli spazi dati in concessione **dall'Authority**, che hanno creato ricchezza e occupazione nel porto? Ma tant'è, su due offerte si doveva decidere e così è stato. Ha vinto l'offerta di Messina e Gavio che occupano gran parte delle aree oggetto della gara, con un'offerta giudicata vincente soprattutto per il piano di investimenti. Contrariamente all'alleanza Musso-Spinelli, la cordata Messina-Gavio ha risposto anche a una opportunità espressamente

indicata dal bando, quella di un secondo "riempimento" fra i pontili Libia e Canepa, così da realizzare un mega terminal secondo per dimensioni soltanto a quello di Voltri. Così, ai punti, la sfida ha visto prevalere l'alleanza logistico-armatoriale, che si è lasciata alle spalle la cordata di Musso e Spinelli.

Nessun commento dal gruppo Messina che dopo la comunicazione pubblica preferisce attendere il giudizio del comitato portuale, augurandosi solo di poter iniziare a lavorare. Più articolata, invece, la posizione degli sconfitti. «Faccio due premesse — commenta Costanza Musso, direttore commerciale della Grendi e figlia di Bruno, il patron del gruppo —

L'atteggiamento **dell'authority** è stato ineccepibile e prendo atto che a vincere sono operatori del porto di Genova. Detto questo, sarà inevitabile che adesso saranno gli avvocati a lavorare. Mi risulta che la nostra offerta sia stata giu-

dicata superiore per "traffici" e "dipendenti", mentre sia stata superata per gli "investimenti". La differenza, insomma, sarebbe stata provocata dalla volontà di realizzare il secondo tombamento, un progetto che potremo vedere

fra una dozzina d'anni. Non possiamo accettarlo. Ci rendiamo conto che stiamo parlando di creare un terzo terminal transoceanico, dopo quelli di Voltri e del Sech? Oltretutto, l'offerta che ha vinto è stata ammessa con riserva».

Avanti con il ricorso, insomma. Scelta scontata, anche perché al momento ne sono già pendenti cinque, sempre sulla battaglia del Multipurpose. Tutti infatti hanno già presentato ricorso contro il bando e il primo, di Thermocar e

Pastorino, verrà discusso domani. La palla passa ora al comitato portuale che nei prossimi giorni dovrà riunirsi per deliberare sull'assegnazione dell'area. Ma la parola finale ancora non si vede.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VADO L. IL 24 MARZO INCONTRO SINDACATI-AZIENDA

“L'attività in banchina rimanga alla Petrolig”

«No all'affidamento delle attività in banchina a Porto Vado della Petrolig a un'altra azienda». Lo dicono i sindacati che chiedono un tavolo di confronto istituzionale cui prenda parte anche l'**Autorità portuale**.

Un incontro sulla delicata questione le rappresentanze dei lavoratori lo avranno all'Unione Industriali mercoledì 24 marzo. «Da circa un anno - ha sottolineato Fulvio Berruti, segretario dei chimici della Cgil - l'azienda ci ha proposto questo passaggio cui noi abbiamo sempre opposto il nostro rifiuto. Non si può infatti pensare di far scendere i livelli occupazionali per questo tipo di attività dai 26 lavoratori attuali a

22. Perdendo così 4 unità, in un momento molto delicato per la crisi economica in atto e, soprattutto, per la prossima realizzazione della piattaforma Maersk, che dovrebbe portare a regime quasi a 700 nuovi posti. Tra l'altro, il capitale di Petrolig, non bisogna dimenticarlo, è al 70% di proprietà Eni e al 30% di Esso».

Di qui la necessità di trovare delle soluzioni a questo problema occupazionale: «Abbiamo chiesto un tavolo di confronto visto che in banchina non c'è soltanto la Petrolig, ma anche, ad esempio, la Esso. Mi pare - conclude Berruti - che su queste nostre posizioni ci sia anche la disponibilità a trattare da parte di **Autorità portuale**».

[A. AM.]

Traghetti Alleanza tra Gnv e Corsica Ferries

Raoul de Forcade
GENOVA

■ Inedita alleanza nel settore del cabotaggio per creare un network che coprirà virtualmente tutto il Mediterraneo. Protagonisti dell'intesa Grandi Navi Veloci (Gnv) e la francese (ma con navi battenti bandiera italiana) Corsica Sardinia Ferries (Csf). Le due com-

pagnie hanno attivato ieri un accordo di *code sharing* per commercializzare i rispettivi servizi marittimi di linea sul trasporto passeggeri e raddoppiare, di fatto, le rotte. In pratica, ciascuna compagnia, pur mantenendo la propria autonomia, proporrà ai clienti anche le linee dell'altra. Un'intesa che acquista particolare rilievo per il fatto che potrebbe avere influenza sul processo di privatizzazione di Tirrenia, al quale sia Gnv che Csf partecipano, ognuna per proprio conto. Non è escluso che in futuro ci possa essere un'alleanza anche su quel fronte. Il nuovo network mette sul piatto della bilancia una rete di 27 linee (14 per Csf e 13 per Gnv) che coprono sei Paesi (Italia, Francia, Spagna, Marocco, Tunisia e

Malta) e le grandi isole del Mediterraneo; una flotta di 25 navi (14 per Csf e 11 per Gnv) e una capacità, per il 2010, di 17,9 milioni di passeggeri (11,4 milioni per Csf e 6,5 Gnv), su oltre 9.700 viaggi.

L'accordo riguarda tutte le linee escluse quelle della Sicilia, dove le due compagnie sono concorrenti. Già nel 2011, hanno detto Euan Lonmon, a.d. per l'Italia di Csf, e Ariodante Valeri, direttore generale di Gnv, le sinergie potrebbero estendersi al settore merci, per ora escluso. L'attuale congiuntura, hanno spiegato i due manager, impone innovazioni e alleanze finora impensabili «per ottimizzare i collegamenti già esistenti, aprendo nuovi mercati, e per creare una più ampia rete di autostrade del mare».

«Abbiamo sovrapposto - dice Valeri - la mappa delle nostre linee a quella di Corsica Sardinia Ferries per accorgerci che il risultato non era una somma bensì un moltiplicatore di business e opportunità per entrambe le compagnie». Nel comparto marittimo, aggiunge Lonmon, «siamo i primi a fare un'operazione di questo tipo, una cosa che le compagnie aeree hanno capito già tanti anni fa». I due manager non escludono, peraltro, un'alleanza anche in merito a Tirrenia. «È presto per dire qualcosa di concreto - affermano - perché dobbiamo ancora vedere le carte della compagnia statale. Ma, visto che i tempi della privatizzazione saranno lunghi, non è escluso che possano esserci ragionamenti comuni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GRUPPO DI BONO IN POLE POSITION PER UN CONTRATTO DA 5 MLD \$ CON LA MARINA AMERICANA

Fincantieri verso maxicommissa Usa

*In programma c'è anche un restyling da 100 milioni per i cantieri statunitensi
E la società italiana guarda al Brasile*

DI ANGELA ZOPPO

L'attesa non sarà ancora lunga. Entro metà aprile, probabilmente lunedì 12, la Marina americana (US Navy) darà il via alla gara per assegnare la prima tranche del programma Littoral Combat Ship (51 unità navali da combattimento per la Marina a stelle e strisce). Il valore del programma è stimato complessivamente in 25 miliardi di dollari, dopo essere uscito indenne dai tagli imposti al budget della Difesa dall'amministrazione Obama. Tanto per fare un esempio, gli elicotteri presidenziali del tandem composto da AugustaWestland (Finmeccanica) e Lockheed Martin non hanno avuto la stessa fortuna. Per le prime dieci Lsc il Pentagono stanzerà 5 miliardi di dollari, in pratica 500 milioni di dollari per ogni unità, completa degli armamenti. L'aggiudicazione è prevista tra luglio e settembre. Inizialmente si era pensato di procedere con singole assegnazioni, un contratto per ogni nave, ma poi, anche per non vedere oscillare di volta in volta il prezzo, a Washington si è deciso di suddividere il programma in cinque blocchi. In pole posi-

tion c'è il consorzio guidato da Lockheed Martin con Fincantieri, attraverso la sussidiaria Marinette Marine Corporation. Dovrà vedersela con la squadra rivale, guidata da General Dynamics, ma parte favorito perché intanto si è aggiudicato la commessa per la realizzazione dell'unità testa di serie, la US Fort Worth.

La sua realizzazione è a buon punto, tanto che nei prossimi mesi verrà messa in acqua per i collaudi. La controllata di Fincantieri prevede di consegnarla alla US Navy per il 2011, scadenza confermata anche dal partner Lockheed Martin che interverrà sullo scafo, una volta completato, per collocare gli armamenti. Marinette Marine intanto ha guadagnato punti col Pentagono consegnando in netto anticipo il prototipo della Lsc, la US Freedom, collaudata con successo proprio nei giorni scorsi col sequestro in mare di un'imbarcazione utilizzata dai narcotrafficcanti, con oltre due tonnellate di cocaina nella stiva. Pur di non farsi sfuggire una delle maggiori commesse della US Navy il gruppo guidato dall'amministratore delegato Giuseppe Bono per una volta non sta badando a spese. Marinette Marine è al centro di un restyling da 100 milioni di dollari, che punta a raddoppiare la capacità produttiva dei suoi cantieri nel Wisconsin per dimostrare al committente US Navy che sarà possibile produrre due unità da combatti-

mento all'anno.

I primi interventi sono già stati realizzati e potrebbero essere estesi in un arco di cinque anni anche agli altri stabilimenti che Fincantieri ha negli Stati Uniti, a Sturgeon Bay, a Cleveland e a Green Bay. Al restyling si sta accompagnando un grande lavoro di pubbliche relazioni. Bono, che la scorsa settimana si è recato a Washington assieme al presidente Corrado Antonini per illustrare il piano di sviluppo di Fincantieri per gli Stati Uniti, a fine 2009 aveva già ricevuto dalla Camera di commercio americana il Transatlantic Award. Una delegazione del gruppo cantieristico è ancora negli Usa, a Miami, per il Seatrade Cruise Shipping, il più grande salone mondiale delle navi da crociera, che si concluderà domani. Mentre attende gli sviluppi sul fronte statunitense, Fincantieri guarda anche al Brasile. Si tratta di affiancare la compagnia petrolifera di stato, Petrobras, che ha bisogno di mezzi navali per le sue piattaforme offshore che esplorano le acque profonde nella baia di Santos, ma c'è in ballo anche il potenziamento della flotta della Marina Militare brasiliana. Tutto dipenderà dagli accordi di cooperazione che il premier Silvio Berlusconi discuterà col presidente brasiliano Luis Inacio Lula. La firma delle intese governative dovrà arrivare entro aprile, prima che Lula entri nel cosiddetto semestre bianco, che precede le prossime elezioni presidenziali. (riproduzione riservata)

www.milanofinanza.it/fincantieri

LA CONTROLLATA DI AP MOELLER-MAERSK CONCENTRA LE ATTIVITÀ AFRICA E MEDIO ORIENTE

Safmarine, addio alle rotte Asia-Europa

Al momento nessun rischio per la sede genovese della compagnia

Safmarine, compagnia belga che fa capo al gruppo Ap Moeller-Maersk, rinuncia alle rotte fra Europa e Asia. Nel frattempo conferma che due nuove navi verranno consegnate nel 2010 e altre due nel 2011. Per quanto riguarda le rotte lasciate libere, a partire da giugno non verranno più venduti spazi sulle navi fra l'Asia e i porti di Nord Europa, penisola iberica, Italia, Balcani e Europa Orientale. Resteranno attivi invece i servizi fra Asia e Africa, compresi i porti mediterranei del Nord Africa. La decisione verrà applicata gradualmente fino al 30 giugno, quando saranno caricate le ultime spedizioni, con alcune eccezioni per contratti già in essere di durata maggiore.

Safmarine ha spiegato che la scelta di uscire da una delle principali rotte internazionali è parte di una strategia di riposizionamento della stessa compagnia, che sul lungo intende acquisire sul lungo periodo un ruolo di vettore regionale sul proprio mercato di riferimento, che vede al centro soprattutto l'Africa, oltre a Medio Oriente, India e Sud America. La società continuerà quindi a partecipare alle rotte fra Asia, Africa e Europa e il Sud America, dove negli ultimi tempi è cresciuta come quota di mercato occupata.

La rinuncia ai traffici Europa-Asia non avrà effetti pesanti sull'ufficio italiano di Genova, per il quale la rotta rappresenta solamente il 10 per

cento dell'attività. Dal punto di vista dell'occupazione, per il momento, l'unico cambiamento dovuto all'uscita da questa rotta è stato il riposizionamento di quattro dipendenti dell'ufficio di Singapore, anche se la società non esclude la possibilità a livello globale di una riduzione del numero di dipendenti. L'intenzione è comunque di compensare i volumi in meno della rotta lasciata libera con una crescita sugli altri mercati, in particolare fra Africa, Medio Oriente e il subcontinente indiano, dove si conta di trovare nuovi traffici nei prossimi 9-12 mesi.

Per far fronte ai nuovi impegni, è attesa la consegna delle nuove navi, le prime ordinate da Safmarine negli ultimi dieci anni. Si tratta di quattro unità multipurpose, due delle quali saranno consegnate nell'ultimo trimestre del 2010 e verranno utilizzate sulle rotte con l'Africa. Altre due multipurpose, già completamente finanziate, arriveranno invece nel 2011.

Intanto Ap Moeller-Maersk si è mossa anche per il rilancio di un altro marchio di sua proprietà, Farrell Lines, per il quale ha acquisito due ro-ro iscritti alla bandiera statunitense, che si affiancano alle due navi già operative fra Nord Atlantico, Mediterraneo e Oceano Indiano. Farrell opera servizi anche per il governo degli Stati Uniti.

Alberto Ghiara

TRANSITAINER MIRA AL SERVIZIO MENSILE



Prove di porto a Pisa

È accostata per la prima volta lo scorso venerdì a Pisa la *péniche de mere* "Waterway" dell'armatore Transitainer per sbarcare 340 tonnellate di carico.

L'operazione è stata possibile grazie alla collaborazione tra il Terminal Navicelli, la Dogana di Pisa e l'armamento Transitainer che ef-

fettua servizi sul Rodano ed i porti mediterranei.

Se l'esperimento darà esito positivo è prevedibile un servizio regolare con cadenza mensile.

Gli agenti della Transitainer in Italia sono quelli della Aem, che ha una sede a Genova e un'altra a Livorno

ENERGIE ALTERNATIVE. SCATTA LA CORSA AGLI IDRATI DI METANO

Allarme degli scienziati: la Cina pronta a investire sul ghiaccio combustibile

La Cina, alla ricerca di sempre nuove risorse per soddisfare la crescente «fame» di energia, ha individuato una nuova fonte potenzialmente ricchissima: gli idrati di metano. Un idrato di metano consiste in una sorta di gabbia di molecole d'acqua ghiacciata che contiene al suo interno metano: per questo va anche sotto il nome di «ghiaccio combustibile». Di idrati di metano sono ricchissime le profondità oceaniche, oltre che i permafrost del grande Nord.

Secondo il Dipartimento dell'energia americano, il loro volume totale è di oltre 11 miliardi di miliardi di metri cubi, una quantità equivalente, in termini energetici, a quella di tutti gli altri combustibili fossi sommati insieme. E per molti scienziati il metano contenuto nei ghiacci può rappresentare una minaccia per il clima: il riscaldamento globale rischia di liberarne nell'atmosfera grandi quantità. Dato che si tratta di un potente gas serra l'effetto sarebbe quello di accelerare l'aumento



Non si arresta la fame di energia della Cina

delle temperature. Ma per Pechino la minaccia può diventare un'opportunità. In Cina rilevanti risorse sono state scoperte nel settembre 2009 nel sottosuolo della provincia del Qinghai (Ovest della Cina), le cui autorità hanno ora annunciato di volerne permettere lo sfruttamento, dopo aver individuato le tecnologie adeguate. Gli idrati di metano hanno

un'elevata densità energetica: a causa della forte pressione, un metro cubo di ghiaccio combustibile contiene l'equivalente di 164 metri cubi di metano allo stato gassoso.

Il nuovo giacimento scoperto in Cina potrebbe soddisfare i consumi energetici del Paese per circa 90 anni. Le possibilità di sfruttamento sono due: estrarre il ghiaccio combustibile e poi usarlo come materia prima oppure scioglierlo sotto terra e poi estrarre solo il metano. I ricercatori stanno ancora studiando quale sia l'approccio più conveniente dal punto di vista commerciale e ambientale. Il rischio, più ancora delle emissioni del gas bruciato nelle centrali, è che durante l'estrazione dal sottosuolo non si riesca a controllare la fuoriuscita di metano in atmosfera. Per questo i ricercatori hanno come priorità lo sviluppo di tecnologie sicure per l'estrazione. Secondo il ministero cinese per le Risorse minerarie, è possibile ipotizzare che lo sfruttamento concreto delle nuove riserve possa iniziare tra il 2020 e il 2025.

IN MANO AI PIRATI DA NOVEMBRE

Riscattata la "Theresa VIII"

Ipirati somali hanno liberato una nave cisterna per sostanze chimiche e il suo equipaggio nordcoreano, dopo averli sequestrati per quattro mesi. Lo ha reso noto un funzionario di un'autorità marittima internazionale.

«La "Theresa VIII" e tutti i 28 membri nordcoreani del suo equipaggio sono ora liberi - ha detto Andrew Mwangura del Programma di assistenza ai naviganti dell'Africa orientale - dopo il pagamento di un riscatto circa tre milioni e mezzo di dollari».

La chimichiera, 22 mila tonnellate di stazza lorda, era stata sequestrata il 16 novembre scorso al largo della Somalia, a Nord-Ovest delle Seychelles. Batte bandiera delle Isole Vergini. La forza antipirateria Eu Navfor riferisce sul web che la nave ha abbandonato giovedì la roccaforte dei pirati di Harardhere e sta navigando in mare aperto. Secondo alcune fonti il riscatto pagato è di circa tre milioni di dollari.

Livorno, show di Greenpeace al rigassificatore

Alcuni attivisti di Greenpeace si sono incatenati ieri mattina alla nave che sta lavorando alla realizzazione del rigassificatore al largo delle coste tra Pisa e Livorno. Sul posto stanno intervenendo i vigili del fuoco. L'azione di Greenpeace è stata compiuta contro gommoni, partiti dalla nave ammiraglia "Rainbow Warrior", che si trova al largo di Livorno. I gommoni si sono avvicinati alla nave "Far Samson", che sta lavorando alla costruzione del rigassificatore offshore e alcuni attivisti sono saliti sulla gru esponendo striscioni con scritte "Fine del Santuario" e "Ministro salva il Santuario". Il rigassificatore nascerà in un tratto di mare, secondo gli ambientalisti, incluso nel cosiddetto santuario dei cetacei. Mentre alcuni sostenitori di Greenpeace salivano sulla gru della nave, altri, dai gommoni, hanno scritto sulla fiancata della nave "Balene finite". Greenpeace chiede un incontro urgente con il Ministro Prestigiacomo.