

COSTITUITO UN COMITATO LA CITTÀ CHIEDE ALLA MARINA UN SOMMERSIBILE DA ADIBIRE A MUSEO

PIERANGELO CAITI

IL COMUNE della Spezia, per il retaggio storico della città che fu la culla della subacquea e che vide la costruzione tra Muggiano e Arsenale di circa 120 sommergibili, ha deciso di aprire ufficialmente l'iter per essere destinataria di un sommergibile italiano radiato dal servizio da utilizzare per un costituendo polo museale.

Per arrivare a questo è stato costituito un Comitato presieduto dall'ammiraglio Franco Paoli e composto dal sindaco Massimo Federici, dal presidente dell'Autorità Portuale Lorenzo Forcieri, dall'ingegner Giuseppe Maria Rosettani di Fincantieri e dall'ammiraglio Giuseppe Celeste che un paio di anni fa ha già messo a punto uno studio dettagliato per la musealizzazione di un sommergibile. Inoltre è stato costituito un gruppo di lavoro sotto la presidenza dell'assessore comunale Cristiano Ruggia, Pierangelo Caiti, Cosimo Chionna, Stefano Faggioni, Giovanni Marquet, Roberto Messuri, Eugenio Moretti, Carlo Parmiggiani, Corrado Ricci, Marco Tarabugi, Gianfranco Vecchio. Il gruppo di lavoro nella sua prima riunione ha raccomandato al Comitato di indirizzare allo Stato Maggiore della Marina

Militare una richiesta ufficiale per la cessione di un sommergibile classe Sauro alla città. Attualmente dopo la cessione del "Sauro" S-518 alla città di Genova e quella quasi certa cessione del "Di Cossato" S-519 alla città di Trieste, restano disponibili il "Marconi" S-521 ancorato alla Spezia e in pessime condizioni di conservazione ed il "Da Vinci" S-520, anch'esso alla Spezia, appena ritirato dal servizio attivo e che entro pochi mesi dovrebbe passare dal disarmo alla radiazione. La richiesta punterà quindi sul "Da Vinci" che non dovrebbe percorrere molta strada per raggiungere il futuro sito espositivo.

In Italia esistono altri due sommergibili musealizzati, più piccoli dei "Sauro" l'S-506 "Enrico Toti" arrivato dopo un viaggio tormentato al Museo della Scienza e della tecnica "Leonardo da Vinci" di Milano ed il suo gemello S-513 "Enrico Dandolo" custodito ed esposto presso l'Arsenale di Venezia. Il non facile iter per avere un sommergibile in città come memoria storica ed attrazione turistica, riparte quindi ufficialmente sostenuto da un Comitato istituzionale di altissimo livello. Il sogno di tutti, per ora non espresso, sarebbe quello di avere l'unità subacquea in esposizione definitiva per il secondo Festival Internazionale della Marineria del 2011.

MARE CONTESO

«Troppi divieti nel golfo» La rivolta dei diportisti

Scatta la campagna di primavera per un'estate con meno «lacci». «No ai privilegi di pochi e più attenzione verso la nautica sociale»

di CORRADO RICCI

L'ESTATE è ancora lontana, ma l'ambiente dei diportisti è già «caldo». In 1500 hanno firmato la petizione per una maggiore fruibilità del mare (per la pesca sportiva, la balneazione, le immersioni, l'ancoraggio) promossa dall'associazione «Mare Golfo dei Poeti» che raduna 18 associazioni diportistiche spezzine, soprattutto della città, e molti simpatizzanti in ordine sparso. Fra alcuni giorni faranno la loro comparsa sui muri del centro i manifesti che testimonieranno la mobilitazione. Una tempistica legata alle elezioni regionali, per «impegnare» i politici? «Anche, ma non solo. Siamo partiti con anticipo rispetto all'estate perché tutti gli anni, a giugno, riesplode la polemica dei divieti e la telenovela delle istituzioni: risolveremo i problemi in tempi brevi... invece passano gli anni e la situazione non muta, anzi si aggrava: altri limiti sono all'orizzonte con la regolamentazione dell'area marina di Porto Venere...», dice Michele Comparetti, presidente dell'associazione Mare Golfo dei Poeti.

Un primo risultato, però, è arrivato: la convocazione, per dopodomani, di un tavolo istituzionale per dar vita ad un comitato tecnico che dipani la matassa, in vista dell'estate. Un'iniziativa assunta dall'assessore alla pianificazione territoriale Maurizio Savoncelli. Da coordinare ci sono le ragioni del lavoro (del porto e dei mitilicoltori, soprattutto), delle servitù militari e dell'ambiente con quelle di coloro che, potendosi permettere una barca (piccola o grande che sia), vogliono godersi il mare, soprattutto d'estate. Che aria tira su quest'ultimo fronte? Basta andare sulla passeggiata Morin per rendersene conto. C'è la gara a finire sul taccuino del cronista... «In questo golfo che si propone all'esterno come oasi per il turismo nautico, i di-

portisti vengono accolti a colpi di cannone...» dice Gabriella Capellari; il riferimento è alle prove di tiro che si svolgono al poligono militare del Balipedio: «Non solo un problema per i timpani e per le «scosse» a terra ma un limite alla fruibilità del mare: sono ricorrenti le interdizioni alla navigazione e le estenuanti attese per poter transitare davanti a punta Castagna».

SI DOMANDA Gianfranco Castagnet: «Ma non potrebbero attrezzare una nave militare e fare le prove di tiro al largo, senza penalizzare il Golfo?». Quando si parla di militari il dente duole a Michele Comparetti: «Nel Golfo gli unici che hanno la garanzia assoluta di poter fare il bagno o calare una lenza senza complicazioni sono gli uomini in divisa, della Marina e dell'Aeronautica, e i dipendenti civili della difesa: loro hanno degli spazi, i semplici spezzini non possono nemmeno fare un tuffo in diga o ormeggiarsi a ridosso dei palletti...». Incalza Giorgio Chimez: «Anche le boe della Marina nella rada interna, in mancanza d'altro, potrebbe costituire un'occasione di ormeggio

MOBILITAZIONE
Pronti i manifesti da attaccare in città per rilanciare l'appello

per le piccole unità: non capisco le ragioni del divieto... rischio di manomissioni? Ma se sono d'acciaio... Anche quello è un altro sacrificio imposto a chi va per mare. Anzi di più: un pericolo. Quelle arrugginite di notte non si vedono... c'è chi ne ha fatto dolorosamente le spese». Tempi duri anche per i subacquei; Luciano Canibus è sconsolato: «Ora con l'oasi marina di Porto Venere, dopo le Cinque Terre, ci saranno ulteriori limitazioni... Per immergersi bisognerà per forza di cose passare da un diving center e pagare. E' uno scandalo...». Già si paga per l'ormeggio alle Cinque Terre... «E sembra che campi-boe siano previsti an-

che alla Palmaria, al Tino... L'ambiente, dietro la scusa della tutela, diventa un affare per le amministrazioni... e chi l'ha davvero amato e tutelato per una vita è ora dimenticato»

Cioè? «Da anni vorremmo collocare una targa sui fondali della Palmaria in ricordo di Pino Tomaino: veniamo rimpallati da un ente all'altro».

Lo skipper Giorgio Vacchetti vede, intanto, un «ingorgo» all'orizzonte: «Quando il porto Mirabelo andrà a regime, avremo altre centinaia di yacht a spasso nel golfo...bisogna permettere loro di scoprire altri lidi oltre quelli classici, già saturi...». «Non viviamo gli yacht - dice E d o a r d o Maggiani - come un impiccio; ma come un'opportunità. Se esistessero degli ormeggi liberi in ogni borgo, quegli yacht potrebbero dare linfa al tessuto commerciale».

Arpal conferma: acque balneabili in diga

Anche le più recenti analisi dell'Arpal (risalenti a settembre) hanno confermato la qualità delle acque nei pressi della diga, nella rada interna, al fine della balneazione. Ma i tuffi sono vietati a tutela della mitilicoltura, per ragioni igienico sanitarie. Bagni possibili, invece, sul lato della rada esterna. Eppure anche lì ci sono gli impianti di mitili...



PROPOSTA
Il consigliere provinciale
Elio Cambi

Traghetti fino ai fari per i pescasportivi

Fermate dei traghetti per il trasporto marittimo anche in prossimità delle estremità della diga foranea per permettere ai pescasportivi di raggiungere i siti ed esercitare il loro hobby.

Lo chiede Elio Cambi in una mozione presentata al consiglio provinciale, per impegnare l'amministrazione.

COMMENTO

**LAVORARE INSIEME
PER EVITARE CONFLITTI**



di **CORRADO
RICCI**

SONO ormai dieci anni che si parla di trasformare la diga in «spiaggia» degli spezzini, di sfruttare

ne le potenzialità per la balneazione e per il diportismo nautico. Nel frattempo è nata l'oasi marina delle Cinque Terre, sta per spiccare il volo quella di Porto Venere e gli spazi per la nautica, intesa come possibilità di navigare lungo costa e calare l'ancora per pescare o fare il bagno, sono andati sempre più restringendosi. Le ragioni dell'ambiente si sono saldate a quelle delle servitù militari, della sicurezza della navigazione, della tutela della miticoltura; per chi ha la fortuna di possedere una barca il piacere di andare per mare diventa un incubo: quello di sconfinare in aree off limits, di incorre-

re in multe salatissime. L'estate è ancora lontana ma l'ambiente dei diportisti è già in fermento. E, dopo la raccolta di 1500 firme, un risultato lo ha ottenuto: quello di dar vita ad un tavolo di confronto con e tra le istituzioni che hanno competenze sul mare per traguardare nuovi orizzonti di fruibilità dello stesso. La sfida è, soprattutto, quella di cogliere le potenzialità della diga foranea - per la balneazione, per l'ormeggio, per la pesca sportiva - senza andare ad interferire troppo con i vivai della miticoltura, fonte di sostentamento per un centinaio di famiglie spezzine. Oggi più di ieri, è bene ricor-

darlo, l'economia dei mitili è in affanno. Il dilagare dei detriti scaricati in mare dalla piena del Magra si è risolto in un'altra mazzata per le coltivazioni, già assediate dalle orate-piragna. E tutto questo peserà al tavolo che va aprendosi, al pari delle 1500 firme dei diportisti. Non solo per evitare colpi di mano ma anche conflitti, palesi o sotterranei, tra le ragioni del lavoro e del diporto. La concertazione è una strada faticosa ma obbligata. Ci crede, prima di tutti, l'assessore Maurizio Savoncelli, che intanto raccoglie il merito della svolta, dopo anni di promesse risoltesi nell'immobilismo.
corrado.ricci@lanazione.net

LA SVOLTA L'INIZIATIVA DEL COMUNE **«Tavolo istituzionale» per trovare un accordo**

DOMANI alle 10, nella sala giunta del Comune della Spezia, «mondo» istituzionale, rappresentanti dell'associazione «Mare Golfo dei Poeti» e delle cooperative dei mitilicoltori si riuniranno per dar vita ad un confronto sulle reali possibilità di accrescere la fruibilità del mare spezzino da parte dei diportisti, con l'occhio rivolto soprattutto alle potenzialità della diga foranea.

L'iniziativa è stata assunta dall'assessore Maurizio Savoncelli, «su specifico incarico del sindaco» tiene a specificare nell'invito recapitato al prefetto, al presidente della Regione, al presidente della Provincia, al presidente dell'Autorità portuale, al Comandante in Capo del Dipartimento dell'Alto Tirreno, al comandante della Capitaneria di Porto, ai sindaci di Porto Venere, Lerici e Ameglia, ai presidenti dei parchi delle 5 Terre, di

**SUMMIT
Dopodomani
l'incontro
per dar vita
a un comitato tecnico**

Porto Venere e di Montemarcello, ai direttore dell'Arpal e dell'Asl e ai presidenti delle circoscrizioni spezzine. Se verranno tutti, si tratterà del più ampio tavolo mai allestito attorno al tema strategico del mare. L'obiettivo è quello di trovare «soluzioni condivise» in tempi utili. E cioè fin dalla prossima stagione estiva. Come?

«Intanto - spiega Savoncelli - è quanto mai opportuno investire tutte le parti in causa della necessità di confrontarsi; successivamente, dopo la fase politica, si aprirà quella tecnica, con la costituzione di un apposito comitato, chiamato ad approfondire i temi emersi dal confronto con l'obiettivo, come detto, di traguardare soluzioni condivise. Il comitato tecnico ristretto, composto su designazione dei vari soggetti invitati al tavolo, incomincerà a riunirsi dal 26 febbraio prossimo».

L'APERTURA «PURCHE' L'INTERVENTO SIA SENZA SPESE»

I mitilicoltori pronti a spostare gli impianti

COME davvero trasformare la diga foranea in spiaggia degli spezzini se lì, nella rada interna e in quella esterna, si trovano gli impianti della mitilicoltura? E' possibile una convivenza fra le ragioni del lavoro e quelle del turismo?

«Noi non abbiamo pregiudizi nei confronti di diportisti e bagnanti, ma un conto è prendere il mare per sbarcare il lunario e un altro per divertirsi», dice Enrico Faggioni, storico mitilicoltore.

Dunque?

«Dunque la mitilicoltura non deve avere interferenze: è fonte di sostentamento per 100 famiglie».

Ma allora si resterà al palo...

«Non è detto. La soluzione potrebbe essere quella di una ricollocazione degli impianti per creare una fascia di mare a ridosso della diga per la balneazione e per la nautica sociale».

Disposti a spostarvi?

«Sì, se il costo non graverà sulle nostre tasche».

Dove vedrebbe bene i nuovi impianti?

«Sempre nella rada interna, spostati verso la città. Sulla carta ci sono le condizioni. Sappiamo che l'Autorità portuale sta lavorando a questa ipotesi. Ben venga...».

«Unicredit non pensi solo a Trieste»

Costa (Venezia): «Serve una visione più ampia». Vincenzi: «Bene, ma ora si parli di soldi»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Società miste tra pubblico e privato per rilanciare i porti? «Ben vengano» dice il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, commentando l'intervista rilasciata al *Secolo XIX* da Alessandro Profumo, amministratore delegato di Unicredit primo gruppo bancario italiano, che in questi ultimi mesi sta mostrando un interesse sempre più marcato nei confronti dei porti.

Già, ma cosa si prova a stare proprio di fronte - geograficamente parlando - a quella mega-piattaforma da cinque milioni di teu fra Trieste e Monfalcone, il cui progetto è stato lanciato proprio da Unicredit? «Su questo avrei da eccepire» risponde l'ex ministro. E non è mera

stanza, sistemi portuali. Tra cui c'è l'Alto Adriatico. «Puntare solo su Trieste sarebbe sbagliato perché ogni porto ha una sua area di mercato: poi, se è competitivo, potrà andare a intercettare anche i traffici di altri scali. Ma tutti devono partire con pari opportunità». In pratica, spiega Costa «dare a tutti i porti uguale possibilità per avviare velocemente collaborazioni con le banche, uguali collegamenti ferroviari, regole tali da accorciare gli iter burocratici. Senza bisogno di "commissari" e leggi speciali» altro punto ventilato da Unicredit per la realizzazione dei porti corridoio. «Io ho fatto il commissario per la Fenice, tutt'ora sono commissario per la base Dal Molin. Mai dovuto usare poteri speciali» dice Costa.

Insomma con pari opportunità,

sarà il mercato a decidere chi vince e chi perde. «In questo modo - conclude Costa - si potranno anche intercettare più merci. Allora l'Europa ci potrà prendere in considerazione»

Secondo Marta Vincenzi, sindaco

di Genova - tra i primi amministratori pubblici che hanno lanciato l'idea del privato nella gestione delle infrastrutture - «è necessario passare dalla fase dei convegni a quella pratica. Insomma, capire quando e quanto Unicredit vuole investire sulle infrastrutture di corridoio per Genova: penso ad esempio al Bruco...». Rispetto a Costa, il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, parte da un punto diverso ma arriva praticamente alla stessa conclusione: «Il progetto Unicredit ha bisogno di un quadro normativo che oggi non c'è. Dobbiamo sederci intorno a un tavolo e discuterne. E per Genova questo deve essere fatto tenendo conto della rete dei porti liguri».

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

QUESTIONE DI MERCATO
«In Adriatico ogni porto ha il suo bacino. Puntare solo su Trieste sarebbe una limitazione»

limitativo per l'Italia - spiega Costa -. Basta fare due conti: noi concentriamo le energie su due progetti che hanno come massimo potenziale cinque milioni (Trieste), e dieci milioni (Genova) di teu l'anno. Davvero pensiamo che in Europa ci prenderanno sul serio, quando in tutto il continente si muovono 90 milioni di teu l'anno? Io non credo. L'idea dei porti corridoio è sballata, così come dieci anni fa era sbagliata l'idea dell'«Italia come piattaforma logistica del Mediterraneo». Sulla base della quale sono fioriti un po' ovunque hub di transhipment che oggi faticano a stare in piedi.

«In sede europea io sono alla guida di un gruppo di lavoro per la revisione delle reti transeuropee di trasporto. In questo gruppo, abbiamo individuato 11 "multiporti". In so-



IL DIBATTITO IN SALA ROSSA

La Maersk trova un altro alleato

L'Idv, dopo gli strappi interni, dà l'ok alla piattaforma. Resta il no al raddoppio della centrale

ELENA ROMANATO

SAVONA. «Questa è la posizione dell'Italia dei Valori. Diciamo no al raddoppio della centrale di Vado e sì alla piattaforma multipurpose, fondamentale per lo sviluppo del territorio. Allo stesso tempo garantiamo la nostra costante attenzione perché quest'ultima venga realizzata rispettando le regole e l'ambiente».

Si è parlato di infrastrutture e trasporti, ma soprattutto di occupazione e portualità, martedì sera all'incontro organizzato dall'Idv nella Sala Rossa del palazzo comunale con il coordinatore provinciale Rosario Tuvè, il vice segretario regionale Francesco De Simone, il candidato alle regionali Alberto Marsella e il responsabile del settore portuale e trasporti dell'Idv Pier Bossi (assente per impegni parlamentari l'onorevole Giovanni Paladini e il presidente della Port Authority Rino Canavese, trattenuto a Roma). Moderatore il giornalista Stefano Rizzi. Ad esprimere la posizione dell'Idv sulla piattaforma Maersk è stato proprio Alberto Marsella, sostenuto dal vice segretario regionale De Simone.

Il chiarimento viene dopo le schizofrenie che hanno diviso la sezione savonese del partito di Di Pietro. L'intervento del candidato regionale dell'Idv è stato seguito in silenzio da Giovanni Baglietto, presidente del coordinamento provinciale del partito seduto tra le prime file, che si è limitato a prendere appunti degli interventi dei relatori e dal capogruppo dell'Idv in Provincia Marco Caviglione. Baglietto, con Caviglio-

ne e con Davide Giribaldi del direttivo regionale, aveva intrapreso nei mesi scorsi una battaglia a colpi di comunicati sulla piattaforma definendola "morte biologica della città" oltre che "un progetto folle in termini ambientali e territoriali". Una presa di posizione che ha creato una netta frattura e molti mal di pancia all'interno dell'Idv savonese. Oggi,

in vista delle elezioni di marzo, che lo vedono nella coalizione con il Pd di Claudio Burlando, il partito sembrerebbe ricompattato. «Forse in passato ci sono state delle incomprensioni o dei fraintendimenti - ha detto Marsella - ma la posizione dell'Idv sul progetto di Maersk è quello espresso dal vice segretario regionale De Simone e al quale nessuno dei presenti facenti parte del partito ha posto obiezioni. Si allo sviluppo del territorio e all'occupazione». Posizione unitaria nei confronti della piattaforma quindi? «Sì - ha puntualizzato Marsella - e c'è anche un proverbio che dice: chi tace acconsente. Chi voleva parlare ha avuto occasione di farlo nel dibattito. Se ha taciuto senza ribattere ne deduco che fosse d'accordo con quanto detto».

Non hanno invece taciuto alcuni abitanti di Vado e Augusto Perseo presidente del Comitato di Amare Vado, nato per contrastare il progetto Maersk. Le domande che si pone il comitato, e girate al candidato dell'Idv in un acceso botta e risposta, riguardano la salvaguardia dell'ambiente e la valutazione a livello di rischi-benefici, sul lungo termine, di un investimento che secondo i vadesi del comitato non darebbe suffi-

cienti garanzie occupazionali per il futuro oltre ad essere una serie minaccia per l'ambiente. «Siamo sicuri di volere svendere il nostro, il vostro, territorio ai danesi? - ha detto Perseo - e che tra 50 anni quando scadrà la concessione Maersk non vi manderà tutti a casa lasciando solo un ambiente violentato?».

«Da tempo mi guardo intorno - ha replicato Marsella - e non vedo altre alternative di sviluppo. Il nostro territorio ha fame di lavoro. C'è un documento ufficiale, con dei numeri, in base ai quali la piattaforma a pieno regime garantirà 401 posti di lavoro, più l'indotto; i numeri salirebbero con l'incremento dei traffici. Sono dati pubblici consultabili da tutti. Ci sono anche state rigorose valutazioni ambientali da parte di organi competenti».

E sono sempre i numeri a fare discutere. «C'è molta confusione sui numeri - è intervenuto Angelo Lestinge, operatore del Reefer Terminal di Vado - e quegli stessi numeri vengono citati a sproposito. Nel 2008 al Reefer abbiamo movimentato 250 mila teus con una forza lavoro di 90/100 persone. Il 2009 è stato un anno più difficile; sono stati movimentati 160 mila teus ma nessuno è stato mandato a casa. Ci sono solo stati trasferimenti temporanei in altri settori; con la ripresa di dicembre 2009, gennaio 2010 quei lavoratori sono nuovamente stati assegnati alla divisione container. Lavoro al porto di Vado dal 1994; in questi 16 anni ci sono stati passaggi di proprietà e cessioni di rami d'azienda ma noi lavoratori siamo sempre stati riposizionati, nessuno ci ha mandati a casa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

IL CASO

Portaerei americana a Hong Kong

HONG KONG. La portaerei americana Nimitz è arrivata ieri nelle acque di Hong Kong secondo i programmi, malgrado un invito da parte della Cina a sospendere gli scambi militari con gli Usa dopo un'annunciata vendita di armi a Taiwan. Hong Kong è stata la meta preferita per la marina Usa dai tempi della guerra del Vietnam. La Nimitz e quattro navi di accompagnamento hanno portato a terra circa 5.000 marinai nel corso di questa visita.

**TRAFFICI
IL PORTO DI HONG KONG
CRESCE A GENNAIO**

NEL MESE di gennaio il porto di Hong Kong ha movimentato 1,8 teu, il 18 per cento in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. La ripresa è ancora relativa, in quanto il volume di gennaio è ancora inferiore del 10,5 per cento rispetto a gennaio 2008

**CRISI DEGLI ORDINI
CMA-CGM CANCELLA
UN'ALTRA NAVE**

I CANTIERI COREANI Hanjin Heavy Industries hanno cancellato anche la terza di una serie di quattro portacontainer da 6.500 teu ordinate dalla compagnia francese Cma-Cgm nel 2006. Il valore dell'ordine era di 101,6 milioni di dollari

Cantieristica Commessa da Carnival, saranno le navi più grandi costruite in Italia

Fincantieri batte tedeschi e francesi Costruirà i «grattacieli del mare»

GENOVA - Fincantieri si è aggiudicata la costruzione di due navi da crociera del gruppo statunitense Carnival, due grattacieli del mare da 239 mila tonnellate di stazza lorda e 3600 passeggeri ciascuna (con l'equipaggio si superano le cinquemila unità), le più grandi mai costruite in Italia. E saranno due «giganti verdi»: si tratta di navi prototipo per il marchio Princess Cruises, potrebbero essere quindi le prime di una family, e la loro caratteristica sarà appunto la tecnologia per ridurre i consumi e migliorare l'eco-compatibilità. Un tema importante - consumi e rifiuti - per navi che sono piccole città.

Dopo due anni di sofferenza del comparto dei cantieri navali - anche se il set-

tore delle crociere è comunque in crescita con ampi margini di sviluppo - l'annuncio di Carnival ha portato una ventata di ottimismo. Basti dire che a seguito della crisi le costruzioni navali hanno subito nel 2009 rispetto al 2008 un crollo dell'85 per cento della domanda, a livello mondiale.

Il contratto con Carnival non è ancora perfezionato nei dettagli ma le stime di mercato valutano l'attuale commessa intorno ai 1100 milioni di euro. Ieri l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, nel sottolineare la collaborazione con il presidente di Carnival, Mickey Arison, ha ringraziato anche l'ad di Costa Crociere (brand Carnival) Pierluigi Foschi e c'è un perché: è stato possibi-

le battere la concorrenza dei cantieri tedeschi e franco-finlandesi non solo sul piano del prezzo ma anche grazie al buon pacchetto di sostegno al credito, per ottenere il quale Foschi si è molto impegnato. Fincantieri è leader mondiale nel settore con 52 navi da crociera delle quali 48 per il gruppo Carnival, costruite dal 1990: l'ultima, la Costa Deliziosa è stata consegnata a dicembre e sarà battezzata a Dubai fra pochi giorni. È prevedibile che i prototipi Princess siano destinati al cantiere di Monfalcone che ha le caratteristiche necessarie per trattare scafi di tali dimensioni ma non si esclude che altri cantieri possano essere coinvolti, nell'economia del gruppo.

Erika Dellacasa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

CONFERMATA L'ANTICIPAZIONE DEL SECOLO XIX



FINCANTIERI, DUE ORDINI DA CARNIVAL

COME anticipato ieri dal Secolo XIX, Fincantieri e il gruppo statunitense Carnival hanno raggiunto un accordo per la costruzione di due navi per Princess Cruises. Le nuove navi, ciascuna di 139.000 tonnellate di stazza e della capacità di 3.600 passeggeri, entreranno in servizio nella primavera del 2013 e del 2014

Marittima. Due navi per Princess Cruises - Battuta la concorrenza tedesca

Un miliardo a Fincantieri, maxi-ordine da Carnival

Le nuove unità entreranno in servizio tra il 2013 e il 2014

Raoul de Forcade

GENOVA

Oltre a essere l'unico cantiere al mondo ad aver ottenuto (da Carnival) una commessa per una nave da crociera nel 2009, Fincantieri si aggiudica anche i primi due ordini del 2010, del valore complessivo di un miliardo di euro, battendo in corsa i cantieri tedeschi Meyer Werft, in corsa per la medesima commessa. Il gruppo italiano guidato da Giuseppe Bono e la statunitense Carnival Corporation hanno raggiunto un'intesa per la costruzione di due navi prototipo per il brand Princess Cruises. Il contratto, viene precisato, è subordinato alla definitiva messa a punto degli aspetti finanziari e tecnici dell'accordo. Le nuove navi, ciascuna di 139mila tonnellate di stazza lorda e della capacità di 3.600 passeggeri, entreranno in servizio nella prima-

vera del 2013 e del 2014, e saranno le più grandi finora costruite per la flotta Princess. «La firma di questo accordo - afferma Bono - ci rende orgogliosi e ottimisti. Stiamo dimostrando di essere sempre più protagonisti anche in questo momento di crisi, avendo acquisito nel 2009 l'unica nave da crociera ordinata e, ora, avendo finalizzato, sempre con il gruppo Carnival, quest'accordo». Trattandosi di prototipi, aggiunge Bono, «è auspicabile che nei prossimi anni altre navi di questa "famiglia" potranno seguire in numero consistente. Sono sicuro che il sistema Paese ci darà ancora il proprio supporto. Sono, infine, convinto che Fincantieri, consolidando la propria leadership mondiale nel settore, al termine della crisi potrà essere più forte di prima». Anche il ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola, esprime soddisfazione per l'intesa: «L'accordo, che conferma l'eccellenza di Fincantieri, grande simbolo della tecnologia e dello stile italiani - sottolinea - è stato reso possibile dall'impegno del management, guidato dall'a.d. Bono e anche dall'azione del sistema Paese che, quando si muove in maniera coordinata, riesce a raggiungere ri-

sultati importanti. Ci auguriamo che questi risultati, insieme all'attività del tavolo della cantieristica che si riunisce domani (oggi per chi legge, ndr) al ministero dello Sviluppo economico, assicurino un futuro di sviluppo a tutti i cantieri italiani». La commessa, come si è accennato, ha un valore di circa un miliardo di euro e si aggiunge a quella da 500 milioni, per l'altra nave Carnival, ottenuta a dicembre. Si arriva, dunque, alla somma di 1,5 miliardi, pari a quella del finanziamento per Fincantieri attivato, sempre a dicembre, dalla Cassa depositi e prestiti, con un'operazione di export-banca compiuta sotto la garanzia di Sace. I nuovi ordini rappresentano una linfa vitale per l'azienda di Bono. A seguito della crisi mondiale, infatti, il comparto delle costruzioni navali nel suo complesso ha subito, nel 2009, un crollo dell'85% della domanda rispetto al 2008 e il segmento crocieristico, interamente appannaggio dei cantieri europei, è passato dai 16 ordini del 2007 ai 3 del 2008. Nel 2009, poi, la domanda armatoriale si è completamente azzerata; unica eccezione, la commessa a Fincantieri. L'accordo siglato ieri dà respiro al gruppo italiano, che è sta-

to costretto ad avviare cicli di cassa integrazione per 700 dipendenti, anche sotto il profilo sindacale. «Questo risultato - spiega Mario Ghini, segretario nazionale della Uilm e responsabile del settore cantieristica - premia la caparbietà dell'azienda nei confronti di una concorrenza sempre più spietata. In questo momento di forte difficoltà e instabilità dei mercati, le commesse permettono di mantenere un livello eccellente di produzione e stabilità occupazionale in tutti gli stabilimenti del gruppo». Soddisfatto anche Giorgio Cremaschi della Fiom. «L'accordo - spiega - è un riconoscimento al valore dei lavoratori del gruppo». Le due nuove navi segnano un'avvisaglia di ripresa del mercato. Un segnale in linea con quanto registrato nel recente rapporto della Cruise lines international association: nonostante l'anno difficile, il numero dei crocieristi nel 2009 è aumentato del 3,4% sul 2008, sfiorando i 13,5 milioni. Inoltre è salito del 23,5% il numero dei crocieristi europei. Il rapporto prevede, infine, per il 2010, un incremento di passeggeri del 6,4%, con il superamento della quota di 14 milioni di crocieristi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MA I BROKER PREVEDONO UN GRADUALE RITORNO AL BILANCIAMENTO DEL MERCATO

Petroliere, il picco arriverà nel 2011

Nel corso di quest'anno in pensione 200 unità a scafo singolo

Secondo le stime del broker londinese Ea Gibson, le consegne di navi cisterna quest'anno scenderanno del 25 per cento. In totale, sul mercato dovrebbero infatti arrivare 50 very large crude carrier, 40 suezmax, 65 unità di tipo Lr 2, 25 unità di tipo Lr 1 e 120 medium range.

Al netto delle domande di demolizione e di conversione, secondo i broker si dovrebbe arrivare a fine anno con un incremento netto di 175 unità.

Dati simili arrivano anche da un altro broker autorevole, gli statunitensi di McQuilling Service. Innumeri che arrivano da Oltreoceano mettono in evidenza l'arrivo sul mercato di 300 nuove cisterne, che dovrebbe essere bilanciato dal ritiro dalle rotte di almeno 200 unità a scafo singolo.

Nel 2009 il numero di navi-cisterna consegnate è stato di 405 unità, e l'incremento netto della flotta di questo settore di mercato è stato di 314 navi. Di fatto, la previsione fatta nel 2008 sul 2009 era di 484 unità: e tante sarebbero dovute essere se non fosse entrato in gioco il meccanismo delle rottamazioni, e soprattutto delle cancellazioni. In realtà nel 2009 vennero consegnate 54 very large crude carrier (-11 per cento rispetto all'ordine fissato a inizio anno), 46 suezmax (-26 per cento), 95 Lr 2 (-3 per cento), 39 Lr 1 (-11 per cento) e infine 171 medium range (-22 per cento).

Se è pur vero che si tratta di numeri importanti, alcuni elementi possono indurre a pensare che nel corso dell'anno si potrà incominciare a vedere un bilanciamento naturale della domanda e dell'offerta sul mercato tanker: più navi in circolazione, ma comunque meno rispetto all'ondata del 2009, a fronte di una graduale ripresa economica e di una conseguente maggiore richiesta di prodotti petroliferi in giro per il mondo.

Tuttavia, secondo McQuilling la vera incognita sarà il 2011, anno sul quale in questo momento ogni previsione è assolutamente incerta. L'unico aspetto che si prevede è una crescita dei settori panamax e delle Lr 1 (quattro, per la precisione). Soprattutto, a fronte dell'oversupply in tutti i settori delle navi-cisterna, nel corso del 2011 ci sarà il picco massimo di tanker in circolazione.

In totale, il portafoglio ordini complessivo a gennaio per la flotta delle navi cisterna si è attestato a 1.055 navi.

Ci sono poi altri elementi che influenzeranno i noli. I ritardi strutturali nei porti - più che il congestionamento, vengono messi in evidenza ritardi relativi all'infrastrutturazione, ai dragaggi. Ma anche fattori sociali: non va dimenticato che ad esempio in Francia c'è a tutt'oggi una fortissima tensione sindacale nel porto di Marsiglia.

Alberto Quarati

DOPO L'ANNO SEGNATO DALLE VICENDE DI HAPAG LLOYD



Fredriksen riduce la quota In Tui

John Fredriksen ha ridotto la sua quota da principale azionista nel gruppo turistico Tui dal 19% al 15,7%, così come è emerso al meeting generale di Hannover. Contemporaneamente, Fredriksen ha acquisito 667 mila obbligazioni convertibili per un valore pari a 53,5 milioni di dollari. La quota di Tui è formalmente controllata

dalla Monteray Enterprises, con sede a Cipro. Fredriksen ha chiesto un audit per esaminare il pacchetto di aiuti utilizzato per soccorrere lo scorso anno la controllata al 43% Hapag-Lloyd L'ad di Tui. Michael Frenzel (foto), aveva detto che i risultati del gruppo sono stati messi a dura prova proprio dalle difficoltà di Hapag Lloyd.

IL PROCURATORE GENERALE RISTUCCIA DENUNCIA: «TROPPIA CORRUZIONE»

Le opere incompiute nel mirino della Corte dei Conti

La Corte dei Conti punta il dito contro le opere pubbliche incompiute e mal progettate. Il procuratore generale Mario Ristuccia lo dice in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario della magistratura contabile. «Anche nel 2009 molte fattispecie di illecito hanno riguardato le opere incompiute - dice Ristuccia - progettate e non appaltate oppure non completate o inutilizzabili per scorretta esecuzione. Ancora una volta

la Corte rileva come le cause di questo fenomeno, che determina un ingente spreco di risorse pubbliche, siano molteplici e da amoverare nella carenza di programmazione, eccessiva frammentazione dei centri decisionali, complessità delle procedure di progettazione, dilatazione dei tempi di esecuzione imputabili alle imprese committenti ed alle am-

ministrazioni aggiudicatrici, carenti per inadeguatezze nei controlli tecnici e amministrativi». Ristuccia sottolinea che «le patologie più correnti negli appalti pubblici sono la realizzazione di un'opera pubblica senza previa verifica della sua concreta

esigibilità economica, tecnica, logistica - continua Ristuccia - l'assenza o comunque la superficialità di un'analisi di fattibilità sono spesso cause del sorgere in corso d'opera di diffi-

coltà di esecuzione del rapporto contrattuale e del conseguente fallimento dell'opera o del servizio appaltati, rendendosi così vano il dispendio di risorse finanziarie utilizzate. Una seconda categoria di danno erariale è connessa a fatti corruttivi e concessivi che determinano ingiustificati e fraudolenti aumenti del prezzo degli appalti pubblici».



Un'opera incompiuta

NONOSTANTE LE ARMI A TAIWAN

Portaerei americana nel porto di Hong Kong "glasnost" con la Cina

La portaerei americana "Nimitz" si trova nelle acque di Hong Kong secondo i programmi, malgrado un invito da parte della Cina a sospendere gli scambi militari con gli Usa dopo un'annunciata vendita di armi a Taiwan. Ci sono state una serie di ipotesi su come la Cina potrebbe impedire la vendita di armi e come rappresaglia nei confronti del previsto incontro tra il Dalai Lama e il presidente Usa Barack Obama domani alla Casa Bianca. Hong Kong è stata la meta preferita per la marina Usa dai tempi della guerra del Vietnam. La "Nimitz" e quattro navi di accompagnamento porteranno a terra circa 5.000 marinai nel corso di questa visita. Il gruppo, ancorato ad ovest del porto di Hong Kong Victoria Harbour, ha mandato il primo contingente di uomini questo pomeriggio nel distretto di Wan-chai. Le tensioni cinesi con Washington si sono acuite su temi che vanno dal commercio alle valute al progetto Usa di vendere armamenti per 6,4 miliardi di dollari a Taiwan, che la Cina considera provincia rinnegata.

TENSIONI CON LA GRAN BRETAGNA

L'Argentina limita la navigazione verso le Falkland

Il governo argentino - alle prese con numerose accuse di corruzione e con le conseguenze della crisi economica - torna ad agitare lo spettro delle Falkland: il presidente Cristina Fernandez de Kirchner ha deciso di limitare i trasporti verso l'arcipelago come rappresaglia per la decisione britannica di iniziare delle prospezioni petrolifere nella zona. Ogni nave diretta verso le isole dovrà ottenere l'autorizzazione del governo di Buenos Aires prima di poter salpare. Dura la reazione britannica: Londra ha ribadito di non nutrire «alcun dubbio» in merito alla propria sovranità sull'arcipelago e sul proprio diritto di iniziare la attività petrolifera. Le isole Falkland - o Malvine, nella denominazione argentina - vennero occupate dalla Gran Bretagna nel 1833 e Buenos Aires non ha mai rinunciato alla propria sovranità sull'arcipelago: la giunta militare guidata dal generale Jorge Videla le occupò con la forza nel 1982 scatenando un breve e sanguinoso conflitto costato la vita a 655 argentini e 236 britannici.

Profumo: «Il mio piano per Genova»

Unicredit è pronta a fare la sua parte per il rilancio della logistica e della portualità in Italia. Concentrandosi sulle «due porte naturali del nostro Paese: Genova e Trieste». Alessandro Profumo, amministratore delegato del primo gruppo bancario italiano, lo ha detto in un lungo colloquio con il *Secolo XIX*. Rispondendo indirettamente a chi vede nel “progetto Unicredit” un pericolo per la gestione pubblica dei porti: «Quello che abbiamo in mente non è un progetto a favore o contro qualcuno. È un grande piano per Genova, per Trieste e per il Paese. Le infrastrutture sono una grande opportunità di crescita, ma per realizzarle servono forti investimenti». Che lo Stato, da solo, non è in grado di affrontare. Profumo lancia la sua sfida: «Sono necessarie partnership fra pubblico e privato. Noi vogliamo fare la nostra parte».

L'intervista completa è consultabile gratuitamente sul sito internet www.shippingonline.it.

INFORMARE

Nasce la nuova direzione generale Mobility & Transport della Commissione Europea

A capo della DG MOVE c'è il tedesco Matthias Ruete

Oggi la DG Energy & Transport (DG TREN), la direzione generale della Commissione Europea responsabile dei settori dell'energia e dei trasporti, è stata suddivisa in due nuove direzioni: la DG Energy e la DG Mobility & Transport.

La denominazione della nuova direzione generale per il comparto dei trasporti è sintetizzata in “DG MOVE” (e non DG TRAN come in precedenza previsto), dove MOVE è l'abbreviazione di “Mobiliteit en Vervoer”, cioè l'espressione “mobilità e trasporti” in lingua olandese.

Il precedente direttore generale della DG TREN, il tedesco Matthias Ruete, ricopre la medesima carica nella DG MOVE. Inoltre il greco Fotis Karamitsos mantiene l'incarico di direttore responsabile del trasporto marittimo, ma la sua area di competenza non si estende più al sistema Galileo che è stato trasferito



Da sn: Ruete, Karamitsos, Theologitis e Stelmaszczyk

alla DG Industry sotto la responsabilità dell'ex commissario europeo ai Trasporti, Antonio Tajani. Infine il greco Dimitrios Theologitis, responsabile dell'unità per il trasporto marittimo e i porti della DG TREN, mantiene lo stesso incarico nella DG MOVE e la sua area di competenza si estende alle vie navigabili interne e agli inland port, settori sinora affidati al polacco Pawel Stelmaszczyk che continua ad essere responsabile per le aree logistica, co-modalità, autostrade del mare e Marco Polo.

INFORMARE

Confapi Tra.Spe.Log., sì all'istituzione di un'autorità che faccia sistema tra le diverse modalità di trasporto

I problemi del trasporto - ha sottolineato l'associazione - sono e debbono essere unici

I problemi del trasporto sono e debbono essere unici e - secondo Confapi Tra.Spe.Log. - la filiera del trasporto deve essere una sola. L'unione di categoria di Confapi che rappresenta le aziende che si occupano di trasporti, spedizioni e logistica concorda con il presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè, che recentemente si è dichiarato d'accordo sulla proposta di istituire un'autorità che faccia sistema tra le diverse modalità di trasporto lanciata da Fabrizio Palenzona, già presidente e amministratore delegato della cooperativa di autotrasporto Fai Service oltre che presidente dell'Aiscat e degli aeroporti di Roma. «Le imprese di autotrasporto - ha osservato Uggè - non possono che schierarsi con decisione a favore di tale impostazione».

Secondo Confapi Tra.Spe.Log., «pensare di usare la vecchia politica del “divide et impera” tesa a mettere l'un contro l'altro gli appartenenti ai diversi settori (ad esempio, autotrasportatori contro spedizionieri) non dovrebbe più avere voce in capitolo».

«Insomma - hanno sottolineato il presidente di Confapi Tra.Spe.Log., Riccardo Fuochi, e il presidente di Spedapi Milano, Luca Castiglione - continuare a finanziare un solo settore (quello dell'autotrasporto, al quale sono stati destinati, ultimamente, 500 milioni di euro) tralasciando gli altri, non è molto equo: e questo, lasciatecelo dire, è qualcosa che andiamo ripetendo ormai da anni».