

Waterfront, il confronto ci sarà

Le perplessità di Legambiente in ordine al progetto di waterfront ci sembrano eccessive e prematuramente allarmistiche. L'affascinante proposta che cambierà radicalmente il volto di una parte della nostra città avrà infatti necessità di approfondire con trasparenza i neces-

sari percorsi di compatibilità. Questi ulteriori processi non potranno che passare attraverso momenti di coinvolgimento e di confronto. Il nostro partitosi farà promotore di iniziative volte a favorire approfondimenti e partecipazione.

Marcello Delfino Capogruppo PD



SCANDALO A PALAZZO SAN GIORGIO, CHIUSA L'UDIENZA PRELIMINARE

Gallanti: «Ecco come fallì la spartizione del porto»

L'ex presidente dell'Authority: «Il Multipurpose? La mia grande sconfitta»

GRAZIANO CETARA

«RIMASI solo come un cane a volere davvero il rilancio del porto di Genova. E il ritiro *in extremis* di Msc dalla candidatura a gestire il Multipurpose, all'ultimo comitato portuale della mia gestione, rappresenta la mia più grande sconfitta».

Comunque decida il giudice, la storia del porto nella ricostruzione della Procura aveva un tassello mancante. La testimonianza in viva voce di Giuliano Gallanti, ex presidente dell'Autorità portuale di Genova, oggi membro della sezione controllo della Corte dei conti regionale ligure, che alla guida di Palazzo San Giorgio dal 1995 al 2003 tentò di porre le basi a una distribuzione virtuosa delle banchine portuali poi finite, sotto la gestione successiva, nell'occhio del ciclone giudiziario.

Quella testimonianza ora è agli atti, dopo l'interrogatorio di ieri mattina durato oltre due ore al termine dell'udienza preliminare sulla spartizione del terminal Multipurpose, che vede imputati Giovanni Novi, il

successore di Gallanti al soglio più alto di Palazzo San Giorgio, il consulente Sergio Maria Carbone, l'ex segretario generale Alessandro Carena, il port 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.

Gallanti - il cui interrogatorio era stato ordinato dal giudice per l'udienza preliminare Maurizio De Matteis, ritenendolo essenziale alla ricostruzione delle fasi che precedettero lo scandalo per cui fu arrestato Novi - ha risposto punto per punto alle domande di pm, avvocati e giudice.

Nel corso del botta e risposta l'ex presidente dell'Authority ha spiegato come l'intesa tra i terminalisti genovesi per il terminal fallì inducendo Palazzo San Giorgio a bandire la gara poi interrotta dagli accordi sulla spartizione "mediati" da Novi.

La gestione Gallanti si concluse a un passo dall'assegnazione delle banchine alla Msc di Aponte, società armatoriale che si tirò indietro all'ultimo momento, prima del Comitato portuale del 23 gennaio 2004.

«Fu la mia più grande sconfitta - ha spiegato Gallanti - ricevetti una telefonata da Aponte mentre ero in Cile, nella quale sostanzialmente l'armatore ammetteva di non voler scontrarsi con gli altri operatori portuali e che, dopo aver subito pressioni da varie parti, aveva deciso di rinunciare alle banchine del Multipurpose». La difesa di Novi, sostenuta dagli avvocati Cesare Manzitti e Cesare Corti Galeazzi, ha preso la palla al balzo ribadendo che, all'arrivo di Novi alla guida di Palazzo San Giorgio, i giochi per le banchine del porto erano ormai già fatti.

Quello di ieri è stato l'ultimo interrogatorio dell'udienza preliminare. Dal 12 aprile inizierà la discussione delle parti e poi il giudice deciderà se rinviare a giudizio gli imputati o archiviare.

cetara@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INCHIESTA SUL PORTO DI NAPOLI

«Concussione». Nerli rinviato a giudizio

L'ex senatore Pds sul banco degli imputati per le cene elettorali pagate con denaro elargito dagli operatori

LUIGI SANNINO

NAPOLI. Le cene erano a base di pesce, ai cocktail non mancavano mai i vini francesi, l'atmosfera era rilassata e gli invitati eleganti. Ma non tutto era perfetto secondo la procura napoletana: in particolare gli operatori portuali che avevano offerto i light lunch e le serate per le elezioni regionali 2005, non l'avrebbero fatto spontaneamente. Anzi, sarebbero stati vittime di pressioni dell'allora presidente del porto di Napoli, Francesco Nerli, ex senatore del Pds, rinviato ieri a giudizio. Nerli, pur non guidando nessuna Autorità portuale, è al momento presidente di Assoporti, l'associazione che riunisce gli enti di governo dei porti italiani. Concussione aggravata è l'accusa ipotizzata, ma contestata viceversa dai suoi avvocati.

Il processo scaturisce dall'inchiesta su presunti finanziamenti ai Ds della Campania, che nel novembre 2008 portò al divieto di dimora in Campania per Nerli. La Procura sostenne che le campagne elettorali per le Regionali 2005 e le Politiche 2006, nonché per le primarie del

2007, sarebbero state pagate con denaro elargito da dieci operatori portuali non proprio spontaneamente. Accuse cui i difensori ribattono che nessuna delle presunte vittime si è costituito parte civile.

Con Francesco Nerli sono stati rinviati a giudizio anche gli altri indagati, tra cui l'ex segretario generale dell'Autorità portuale, Pietro Capogreco, ad eccezione della segretaria di quest'ultimo, Carmela De Luca.

L'ACCUSA Per i pm c'è stata una «indebita commistione tra funzioni pubbliche e attivismo politico»

Le indagini cominciarono dopo che la Guardia di Finanza trovò un prospetto riepilogativo in cui erano riportati nomi di ditte e di società con a fianco l'indicazione degli estremi degli assegni e dell'importo. Le somme, tutte regolarmente messe a bilancio, andavano da un minimo di 5 mila a un massimo di 25 mila euro. Mentre ulteriori ipotesi di reato riguardavano le assunzioni di alcune persone compiute dall'Autorità portuale.

Dalle indagini, come scrisse la procura, emerse che tutti «i soggetti che avevano corrisposto i finanziamenti operavano nel porto di Napoli attraverso un rapporto di natura concessoria o di altra prestazione d'opera

verso la committente Autorità portuale e, quindi, in una particolare situazione di soggezione di fronte a chi richiedeva siffatte contribuzioni». Nella nota gli inquirenti napoletani fecero riferimento anche a una «indebita commistione fra funzioni pubbliche e attivismo partitico». Un quinto indagato fu accusato di falso in titolo di credito e truffa continuata per essersi appropriato di fondi riferibili, sempre secondo l'accusa, al comitato di sostegno alla candidatura di Bassolino alle Regionali 2005. È stato invece archiviato il capitolo d'inchiesta nel quale erano stati ipotizzati a carico di Nerli i reati di abuso d'ufficio, truffa e peculato per la creazione della società "Nausicaa".

Gli avvocati Alfonso e Annalisa Stile, si sono detti "stupiti" per il rinvio a giudizio. «Ma siamo assolutamente fiduciosi che il dibattimento dimostrerà l'insussistenza dei fatti contestati. Del resto, la circostanza che nessuno degli imprenditori presunti concussi si sia costituito parte civile è la conferma che nessuno degli stessi si sia sentito indotto o costretto a versare i contributi. Tutti regolarmente contabilizzati». Nerli è stato deputato del Pci nel 1987, senatore del Pds nel 1992, sempre nel collegio di Siena. Nel 1995 fu nominato capo dell'Autorità portuale di Civitavecchia e nel 2000 di Napoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA

«DIMETTERMI? NON C'È MOTIVO»

«Nessuno si è costituito parte civile»

SAMUELE CAFASSO

PRESIDENTE Francesco Nerli, ha intenzione di dimettersi dalla presidenza di Assoporti?

«E perché dovrei? Sa quali sono le motivazioni del rinvio a giudizio? "Per aver chiesto contributi elettorali regolarmente iscritti a bilancio dell'azienda e registrati". Andremo a dibattimento a sciogliere la cosa, ma faccio notare che gli imprenditori presunti concussi non si sono nemmeno costituiti parte civile».

Chi sono questi imprenditori?

«Il terminalista Conateco (Msc e Cosco) e altri big con concessioni trentennali su cui certo io non potevo intervenire. E poi le concessioni le rilascia il Comitato, mica il presidente. Temo che la giustizia stia perdendo tempo».

La vicenda riguarda i Ds. Siamo a pochi giorni dal voto regio-

nale. Le sono arrivate pressioni, dal Partito Democratico, perché rassegni le dimissioni da Assoporti?

«No, assolutamente. Le dimissioni le avevo già rassegnate, e sono state respinte dal direttivo, quando fu chiesto il rinvio a giudizio. Sa cosa dice la richiesta del pm? Dice che non c'è stata nessuna pressione atta a intimidire, che non c'è stata nessuna dazione personale e nessun illecito finanziamento ai Ds. Subito dopo, però, si sostiene che il presidente del porto, visti i poteri illimitati che ha sulle concessioni, non può chiedere finanziamenti perché altrimenti è concussione. Tutto qua. Se passasse questo concetto, nessun funzionario pubblico potrebbe chiedere, come ho fatto io, di partecipare a una cena elettorale».

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'inchiesta

Concussione aggravata, Nerli va a processo

L'ex presidente dell'Autorità portuale rinviato a giudizio per i presunti finanziamenti ai Ds

Viviana Lanza

Contribuzioni economiche a favore del Ds, soldi per sostenere eventi e campagne elettorali tra il 2005 e il 2007. L'inchiesta del pool mani pulite della Procura merita un approfondimento dibattimentale. Il giudice Loredana Di Girolamo ha rinviato a giudizio l'ex presidente dell'Autorità portuale di Napoli Francesco Nerli, l'ex segretario generale dell'Autorità Pietro Capogreco e una delle collaboratrici di Nerli, Vita Convertino. Non luogo a procedere per Carmela De Luca (difesa dall'avvocato Annalisa Senese): la giovane addetta alla segreteria generale, al suo primo incarico professionale, è stata prosciolta «per non aver commesso il fatto».

Si chiude così il primo capitolo giudiziario dell'inchiesta coordinata dal procuratore aggiunto Francesco Greco e affidata al sostituto Francesco Curcio. L'indagine, denominata «un porto al sole», culminò nel novembre del 2008 ipotizzando presunte concussioni ai danni di imprenditori - una decina tra i più importanti del Porto - che versarono contributi dai 5mila ai 25 mila euro in favore dei Ds. Era il tempo della campagna elettorale del 2005 per la riconferma di Antonio Bassolino in Regione, delle politiche del 2006 e delle primarie per la nuova classe dirigente del Pd. Gli imprenditori, tutti a capo di grosse società nazionali e internazionali radicate da decenni nell'area por-

tuale, sarebbero stati indotti a finanziare cene ed eventi per favorire il partito. Al centro del processo, che inizierà il 13 maggio davanti al collegio B della prima sezione penale, ci saranno tre episodi di concussione cosiddetta «ambientale», due portate a buon fine ed uno solo tentato. Nella ricostruzione accusatoria, l'ex presidente della Port Authority, in concorso con l'ex segretario generale e una collaboratrice, avrebbe ripetutamente indotto diversi operatori del porto di Napoli a versare contributi in favore del suo «partito di riferimento».

Nerli, ex deputato del Pci e senatore del Pds, avrebbe agito in forza ai «rilevantissimi poteri» che gli venivano attribuiti dalla legge 84 del 1994. Ovvero: in qualità di presidente dell'autorità portuale, «forte del potere di attribuire o revocare concessioni, autorizzazioni e appalti», avrebbe messo in moto una macchina di sovvenzionamenti e elargizioni di privati a beneficio dei Ds. Al centro delle indagini finirono, sulla base di tali ipotesi accusatorie, la cena elettorale per la candidatura di Antonio Bassolino a presidente della Regione, evento del marzo 2005 che si svolse nei saloni di Città della Scienza a Bagnoli; cene-cocktail al circolo Canottieri Napoli e all'Excelsior per le politiche del 2006.

Il partito dei Ds, va chiarito, è sempre stato estraneo all'inchiesta. Anzi. «I suddetti versamenti venivano regolarmente contabilizzati dalle aziende e dallo stesso partito beneficiario dei contributi». Tutti i soldi versati, dun-

que, venivano registrati. E fu proprio un prospetto riepilogativo, con i nomi delle società e delle relative somme versate, trovato in un cassetto della segreteria generale a dare avvio all'inchiesta. Era il gennaio del 2008 e negli uffici dell'Autorità portuale i finanziaristi stavano cercando indizi su assunzioni sospette in seguito a una denuncia per truffa e abuso d'ufficio. L'indagine prese una piega diversa, scoppiò lo scandalo giudiziario e nel novembre 2008 per Nerli e Capogreco la Procura chiese ed ottenne un provvedimento cautelare di divieto di dimora nella regione Campania, misura poi revocata.

Alcuni degli imprenditori, presunti concussi, dichiararono agli inquirenti: «Lo fanno tutti, certo, non potevo essere l'unico a non farlo. Fu così che versai 10mila euro per i Ds». Nessuno ha dichiarato di aver subito pressioni o la minaccia della revoca delle concessioni. E sarà questo uno dei principali aspetti della vicenda giudiziaria che in dibattimento sarà al centro del confronto tra accusa e difesa. Nel collegio difensivo, tra gli altri, gli avvocati Alfonso Maria Stile, Annalisa Stile, Massimo Krogh e Cesare Placanica. Stralciata la posizione di Domenico Mirarchi, accusato di falso in titoli di credito e truffa in relazione all'appropriazione di fondi riferibili al comitato elettorale del 2005 di Antonio Bassolino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da aprile ripartono le rotte mediterranee delle americane Royal Caribbean, Princess Cruises e Cunard Line

Arrivano altri dollari a Civitavecchia

Crociere Le compagnie Usa aumentano gli investimenti nel porto laziale. Turisti in crescita del 7%

Alessandra Zavatta
a.zavatta@iltempo.it

■ Civitavecchia piace agli americani. E le compagnie di navigazione "a stelle e strisce" continuano a investire nel porto laziale che nel 2009 ha visto crescere dell'8% il traffico passeggeri e per il 2010 prevede un ulteriore incremento del 6,8%.

Royal Caribbean International, seconda compagnia a livello mondiale, si prepara a salpare ad aprile. Poi toccherà alle "controllate" Azamara Cruises e Celebrity Cruises. E quindi alle concorrenti Princess Cruises e Cunard Line, che fanno parte del Gruppo Carnival. Mentre la società madre, la Carnival Cruises Lines, già pensa al 2011, quando ormeggerà a Civitavecchia il gigante del mare Carnival Magic, attualmente in costruzione presso Fincantieri e che farà scalo per ben 18 volte nel porto romano.

Il 2010 si annuncia positivo per il turismo in crociera. «Il numero di passeggeri nei porti italiani - spiega Cemar Agency Network - è cresciuto del 5,27% e raggiungerà quota 8.820.000 passeggeri dopo che nel 2008 è già salito dell'11,8%». Civitavecchia si conferma quindi il principale porto crocieristico del Belpaese. Del resto nel 2009 è stato l'unico a aver registrato un saldo positivo sia nel movimento turistico (+8%) che in quello merci (+16%). Male, invece, sono andate Genova (-12%) e Venezia (-17%) e malissimo Livorno (-21%). Così le compagnie di navigazione straniere hanno deciso di scommettere proprio su Civitavecchia che, come traino per i crocieristi, può contare sulla vicinanza a Roma. La Capitale è l'elemento base che spinge gli americani a scegliere il tour del Mediterraneo. Lo testimoniano i dati raccolti **dall'Autorità portuale** di Civitavec-

chia, che registrano un incremento del 15% del carico medio per le navi da crociera a fronte di una crescita del 14% dei traghetti di linea.

Nel 2009 gli scali effettuati dalle "fun ship", le navi dei divertimenti capaci di ospitare fino a 5mila persone, sono stati 148 in più rispetto alla passata stagione. E i crocieristi sono stati 1.802.938. Seppure la prima compagnia per numero di passeggeri movimentati nei porti italiani resterà al momento Msc Crociere, con il 10,73% in più rispetto a Costa Crociere, le compagnie americane puntano al sorpasso con pacchetti "all inclusive" scontati e offerte speciali. «Il successo delle crociere - sottolinea Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network - è legato al rapporto qualità/prezzo che le rende convenienti». Intanto Cunard Line si prepara a far salpare da Civitavecchia per il viaggio inaugurale, ad ottobre, la nuova Queen Elizabeth.

LA STAGIONE DELLE CROCIERE

Portofino, lunedì prossimo il debutto della Msc Lirica

PORTOFINO. Debutto di stagione per la Msc Lirica, a Portofino: lunedì prossimo, a partire dalle 18.30, in rada, ci sarà il tradizionale scambio di crest tra il comandante della Msc Lirica e le autorità del Borgo e, a seguire, la cena di gala a bordo. Per il terzo anno consecutivo, Msc conferma la tappa a Portofino per le proprie crociere: l'anno scorso, la Msc Melody aveva toccato il Borgo con frequenza settimanale fino ad ottobre, per un totale di ventiquattro scali e trentamila ospiti movimentati al termine della stagione, ovvero un incremento del venti per cento rispetto allo scorso anno, la stagione 2008. Nell'itinerario della Msc Lirica, la sosta a Portofino compare in numerose crociere: co-



me la crociera nel mar Mediterraneo che, partendo da Genova, tocca Portofino, Ajaccio, Civitavecchia-Roma, Salerno, Tunisi, Palma di Maiorca, Tolone per poi tornare a Genova o la crociera Corsica, Tunisia, Baleari e Francia. Varata a Napoli nell'aprile del 2003, Msc Lirica è stata la prima ammiraglia di nuova generazione della compagnia Msc.

S. PED.

NEI PRIMI DUE MESI

***E a Genova è boom
per le crociere
bene i container***

Nel mese di febbraio il porto di Genova ha movimentato 3,9 milioni di tonnellate di merci, con una crescita dei volumi dell'8,8% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Le merci in container sono cresciute del 12,7% a 1,3 milioni di tonnellate, quelle convenzionali del 7,8% a 594.000 tonnellate. La movimentazione container è stata di 73.452 teu, di cui 73.452 teu al Vte (-0,9%) e 23.713 teus al terminal Sech di Calata Sanità (+49,6%).

Ma sono dati tutti da interpretare, come sottolinea lo stesso presidente del porto Luigi Merlo: «Per quanto riguarda i container, sono cresciute molto le esportazioni ma non le importazioni. Vuol dire che gli altri hanno ricominciato a consumare, ma noi in Italia no». E che la crisi italiana rischi di essere ancora dura lo conferma il dato delle rinfuse solide, carbone e materie prime, unico in flessione rispetto al 2009. Segno che l'industria italiana non tira ancora.

Tra gli altri settori in forte crescita le crociere, più 33%, e i passeggeri dei traghetti, più 5,4%.

**Porto
di Genova**

Multipurpose respinti primi due ricorsi

Il TAR Liguria, con sentenze depositate lunedì, ha rigettato i ricorsi proposti dalle società Thermocar S.r.l. ed Angelo Pastorino S.r.l. contro il bando di gara sul Multipurpose. I giudici amministrativi premesso che "la determinazione in ordine alle

aree da mettere a gara per l'affidamento in concessione rientra negli ambiti di discrezionalità propri dell'amministrazione titolare del potere di regolazione della zona portuale" hanno rigettato la censura secondo cui "l'Autorità portuale non avrebbe potuto mettere in gara anche le aree occupate dalle società ricorrenti. E' stato altresì rigettato il motivo di ricorso con cui Thermocar e Angelo Pastorino hanno censurato il bando in quanto troppo restrittivo e lesivo dei piccoli operatori e della concorrenza nell'ammettere alla gara soltanto offerte aventi ad oggetto l'intero compendio. Anche sotto questo aspetto il TAR ha sottolineato come si tratti

di discrezionalità amministrativa immune da travisamento dei fatti o irragionevolezza considerata "...la rilevanza del porto di Genova, nonché la consistenza, collocazione e conformazione del compendio interessato...". Al riguardo i giudici hanno sottolineato come "...l'Autorità Portuale deve svolgere le proprie considerazioni in ordine alla individuazione e delimitazione delle aree nel primario interesse non tanto delle imprese quanto del miglior funzionamento e resa, sia economica che sociale a fronte della pluralità degli interessi pubblici coinvolti, del porto e delle relative attività...". E' stato, inoltre, ribadito il principio già espresso

in altre pronunce in materia secondo cui è possibile ammettere l'estensione di concessioni terminalistiche già esistenti, pur rispettando i principi di confronto concorrenziale e di possesso dei relativi requisiti. Quanto alla clausola del bando, secondo cui il vincitore della gara dovrà restituire le aree ai precedenti concessionari se questi ne avessero diritto in conseguenza dell'esito del procedimento penale pendente, il Tar ha affermato che "...a fronte di una situazione ancora non definita, appare ragionevole che l'Autorità portuale adotti delle precauzioni, come già riconosciuto su analoga clausola dal giudice amministrativo...".

I DATI DI TRAFFICO DEL BIMESTRE GENNAIO-FEBBRAIO

Trieste, parte in recupero il 2010

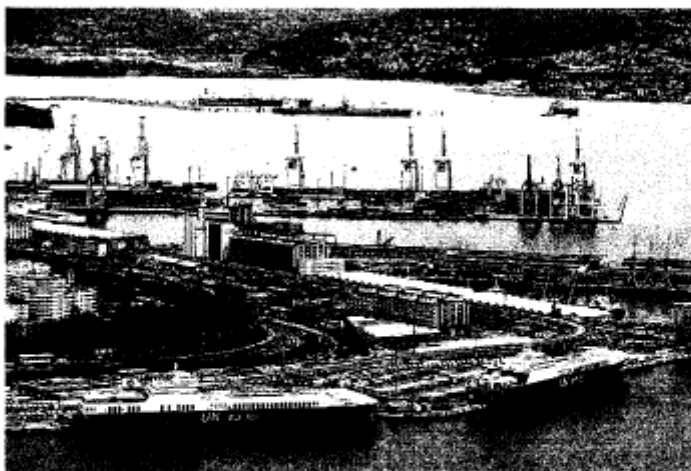
Merci in crescita del 6,7%. Ma i container flettono del 13%

Secondo i dati raccolti nel bimestre gennaio-febbraio 2010, l'Autorità portuale comunica che la movimentazione della merce nello scalo triestino è aumentata del 6,7% rispetto al primo bimestre dell'anno precedente, oltre 450.000 tonnellate in più (7.279.102 tonnellate di merce contro 6.822.635 del 2009).

Si tratta di una ripresa già registrata lo scorso gennaio (+4,7%) che viene confermata dall'andamento del mese di febbraio che ha segnato un aumento di traffico superiore al 9%, rispetto allo stesso mese del 2009.

Un risultato che mette in luce una ritrovata dinamicità dei traffici considerati i buoni risultati raggiunti in ogni singolo comparto con crescite del 4,2% nel settore delle rinfuse liquide, del 1,3% per quelle solide e superiori al 19% per quanto riguarda le merci varie in colli.

Il risultato che si evidenzia maggiormente riguarda il settore ro-ro/ferry, un totale di 32.564 camion sbarcati/imbarcati nel bimestre. Questo dato supera di oltre 7.500 unità e del 26% i 25.850 dei primi due mesi dello scorso anno. Se si confrontano i quantitativi della merce trasportata sui tir, l'aumento è



Le banchine del porto di Trieste

ancora più evidente: quasi il 30% in più, 872.672 tonnellate contro 672.264.

Nei primi due mesi dell'anno il traffico contenitori del porto di Trieste sembra risentire ancora degli effetti della crisi economica mondiale, anche se il -13% del mese di febbraio evidenzia un timido, ma sensibile recupero.

Il settore, che stenta ancora a ri-

prendere il ritmo, ha registrato complessivamente 40.139 Teu. Questo il dato ultimo dei contenitori sbarcati/imbarcati al Molo VII (furono 48.546 nei primi due mesi del 2009); un calo quindi del 17,3%. La merce containerizzata, invece, ha registrato un calo meno vistoso che non raggiunge il 7%, segno di un buon bilanciamento tra pieni sbarcati ed imbarcati.

Trieste a gonfie vele nel bimestre Ma è in arrivo la bufera tedesca

Porto a +6,7%. E Unicredit Logistics spiega la fretta: un piano concorrente a Capodistria

Il porto di Trieste ha iniziato bene il 2010, con un +6,7% complessivo nel primo bimestre, e un +9% nel solo febbraio. L'Autorità portuale lo ha comunicato ieri, all'indomani di un convegno in cui la Regione Friuli-Venezia Giulia e Unicredit Logistics (creata per le piattaforme portuali, a cominciare da Trieste-Monfalcone) hanno cercato di forzare tempi e consensi su un progetto essenziale, ma partito forse col piede sbagliato: fare a meno delle Autorità portuali. E il presidente del Porto, Claudio Boniciolli, che a febbraio aveva osservato un silenzio eloquente, ha manifestato - se così si può dire - tutto il suo consenso e tutto il suo dissenso, sfidando Unicredit in pubblico, allo Starhotel: «Se siete in grado di creare una pressione mediatica così forte, facciamo insieme lobby nei confronti del governo». E già, perché al Cipe sono bloccati i fondi per una piattaforma da tempo prevista; il Piano regolatore portuale di Trieste è pronto ma fermo, e quello di Monfalcone è da fare. Poi l'ammonimento: «Se pensa-

te di passare da 300mila a 2,5 milioni di teu in tre anni, il progetto è destinato a fallire». Così Piergiorgio Peluso, ad della newco logistica, ha svelato i motivi della grande fretta: ci sono piani tedeschi (e se non lo sa Unicredit, che in Germania ha un piede e il presidente!) su Capodistria, per fare presto e bene un progetto analogo. Sarebbe un'occasione persa per sempre. Ma ci sono anche correzioni di tiro: intesa con le Autorità portuali e mano tesa a Venezia per un «dialogo costruttivo», subito contraccambiata dal compiacimento (a distanza) di Paolo Costa; e autorità unica per i tre porti giuliani. In pratica, solo Trieste; ma non con Boniciolli, ormai a fine mandato, che sarà sostituito - si dice - dal sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, non più eleggibile nel 2011 (fine secondo mandato). A guardar meglio le cifre, si vede che fra gli ottimi dati di Trieste c'è però una flessione del 13% nei container. Proprio il contrario di Venezia, che nel bimestre è arretrata, ma nei container ha fatto +3,3%.
A.Cia



Claudio Boniciolli

Piergiorgio Peluso