

## PILOTINA BLOG BANCHE & PORTI, DALLE URNE UNA SENTENZA SULLE SCELTE

GIORGIO CAROZZI

**Q**uanto valgono i porti liguri nelle urne elettorali? Non esistono riscontri esatti, perché politica e banche amano incontrarsi un po' ovunque: dalle grandi piazze in cui si pianificano e affrontano le competizioni internazionali, fino alla zona di confine dove si naviga a vista, tra consociativismo e convenienze. Resta da capire se e in che misura gli elettori condizioneranno il futuro prossimo di Genova, Savona e La Spezia. Non occorre la sfera di cristallo, tuttavia, per intuire che dopo le regionali la politica dovrà scegliere in tempi brevi a quali interventi affidarsi per sostenere lo sviluppo delle infrastrutture e dei traffici. Come rimpiazzare, in altre parole, lo spazio al centro lasciato libero da uno Stato mai così insensibile? E' la domanda che Pilotina, il blog del nostro sito [www.shippingonline.it](http://www.shippingonline.it), sottopone questa settimana ai lettori.

Le opzioni sul tappeto, sono sostanzialmente tre: il modello Unicredit, la soluzione interna lanciata da Rino Canavese a Savona e la terza via, quella genovese. Colossi del calibro di Benetton, Generali, Gruppo Gavio, Ferrovie e la multinazionale ibERICA Abertis, fanno il loro ingresso nella neonata Unicredit Logistic, società attualmente partecipata al 100% dal gruppo che fa capo all'ad Alessandro Profumo. Unicredit ritiene che sia proprio questo il momento in cui investire, perché il settore ha un altissimo moltiplicatore del reddito.

La soluzione interna è quella savonese: il presidente Rino Canavese dimostra che se Unicredit resta interlocutore importante, esistono anche partner alternativi. Che non mettono in discussione il primato dell'ente pubblico, cui viene garantita comunque la continuità della regia e della pianificazione. Canavese agguanta

un pool di banche, che finanziano la quota pubblica della piattaforma di Vado (300 milioni), cui si uniscono per 150 milioni i fondi privati messi a disposizione dalla società APM Terminals.

Il ragionamento di Canavese non fa una grinza. Il mercato del Nord Ovest italiano, cui Genova e Savona fanno riferimento, è ancora oggi per il 30% servito dai porti del Nord: è evidente il ritorno economico, anche per le casse dello Stato. Nel caso di Vado, il debito viene pagato con il 25% del gettito Iva generato dalla piattaforma per un periodo di 15 anni. Non solo: Canavese impone il protagonismo **dell'Authority**.

C'è infine la terza via, quella genovese. Il progetto, di portata e interesse internazionale, prevede l'intervento dello Stato per le infrastrutture, con la partecipazione dei soci privati di mestiere (il cui core business è centrato sulla logistica) e di un partner finanziario. Tre vie che s'intrecciano e forse potrebbero risultare compatibili. Che cosa ne pensate?

## INTERVENTO

### IL PORTO, I CONTAINER E IL QUARTIERE: QUALI SCELTE PER FOSSAMAISTRA



di FRANCO ARBASETTI\*

**S**IAMO NEL 2010 ed il quartiere storico di Fossamastra non ha ancora finito la sua storia di sofferenza: l'assedio del porto sul fronte mare ed alle sue spalle gli insediamenti ad alto rischio di inquinamento ambientale. La questione ormai assume da 20 anni livelli di insostenibilità per la vita del quartiere conosciuti in tutta la città: vedi nella zona la centrale dell'Enel con il suo carbonile; vedi la mostruosità provocata dalla stretta intorno al quartiere della movimentazione dei container; vedi la

permanenza di autobotti e/o altri trasporti a poche decine di metri dalle abitazioni e da un parco giochi per bambini; vedi le discariche chiuse e non ancora bonificate sulle adiacenti colline del Levante; vedi la mancanza di una rete fognaria, eccetera.

**OGGI** ci troviamo di fronte allo strumento urbanistico del Piano regolatore portuale e con la eventuale possibilità di finanziamenti regionali a favore delle istituzioni locali. Se si opererà con atteggiamento positivo, ascoltando la voce dei cittadini del quartiere e della V Circoscrizione si potrà aprire un nuovo futuro per questo quartiere, da tanti anni sacrificato ad uno sviluppo incontrollato ed insostenibile. Si tratta di fare scelte di priorità negli interventi e nel finanziamento, indirizzati sul territorio; se

faremo questo ne seguirà un recupero di credibilità dei cittadini. Quindi priorità come scelta di intervento ed integrazione di risorse finanziarie con lo scopo di ottimizzare gli interventi dei due enti

istituzionali (Autorità portuale e Comune) nel rispetto degli strumenti urbanistici. Questo senza protagonismi ma partendo dal confronto del tavolo permanente pubblico costituzionale con la rappresentanza di tutte le parti sociali e delle istituzioni pubbliche come deliberato dal consiglio regionale nel dicembre 2006. Per seguire le fasi attuative del piano regolatore pCon questa concretezza di lavoro ai cittadini del Levante ritornerà anche la fiducia.

\*Presidente della V Circoscrizione

**L'economia**

## Anche il porto si riscatta e torna a correre

MASSIMO MINELLA

**L** PORTO torna a crescere. Per trovare sulle banchine un bimestre simile a quello appena passato (gennaio-febbraio 2010), bisogna fare un passo indietro nella storia della Lanterna e tornare al 2008. Attenti, però, all'euforia. In pratica non è successo ancora niente. O meglio, consapevoli che la notte è ancora da passare, si può prendere atto che la discesa pare più vicina alla sua fine e che, quindi, si potrà crescere. Non solo. Il porto sale

anche a febbraio, ma rispetto a un inizio 2009 semplicemente disastroso. Insomma, le cose vanno meglio di un anno fa, in generale, non vanno ancora bene. E se il presidente dell'authority Luigi Merlo, grande esperto di musica italiana, dovesse scegliere un titolo per questo momento, di certo non canterebbe ancora "Sono fuori dal tunnel" e azzererebbe casomai un più pragmatico "Si può dare di più".

SEGUE A PAGINA XVII



Il presidente Luigi Merlo

# Sorpresa, il porto torna a crescere

*Bimestre in ripresa. Merlo: "La crisi non è finita, ma gli indicatori sono favorevoli"*

(segue dalla prima di cronaca)

MASSIMO MINELLA

**D**ANDO un'occhiata alle singole voci, però, c'è più di un motivo per sorridere. Intanto perché bisognerà cominciare a fare i conti con la corsa senza più freni dei passeggeri. Perché se i traghetti sono una conferma (che continua a salire), l'esplosione è soprattutto nelle crociere. Nell'anno appena concluso, le Stazioni Marittime presiedute da Filippo Schiaffino e guidate dal direttore generale Edoardo Monzani hanno messo a segno il loro record storico e nel 2010 cresceranno ancora, facendo di Genova il quarto porto italiano per crociere. L'addio della Costa (tra-

sferitasi a Savona nel 2004) è stato interamente assorbito dall'arrivo di Msc, prima compagnia per traffico in Italia. E se il piano operativo triennale dell'authority verrà rispettato, presto Genova potrebbe disporre di nuovi accosti per le crociere, funzionali proprio per tornare alla carica con Costa, che potrebbe valutare il suo ritorno a Genova con una prima unità (l'home port di Savona non è in discussione).

Segnali confortanti anche sul versante delle merci. Si cresce in termini assoluti (anche se di sole 35 mila tonnellate, lo 0,5%), anche se molte delle voci che compongono la statistica sono ancora negative: le rinfuse solide (-22,4%), quelle liquide (-20), gli oli minerali (-14,2), i bunker e le provviste di bordo (-5,6). D'altro canto,

tornano a volare alcuni storici business dello scalo, a cominciare dalle rinfuse solide (più 54,4% a febbraio, più 24,6 nel bimestre) e dai prodotti siderurgici (più 174,9%, più 92,6). Una riflessione a parte la meritano i container, ormai il consolidato metro di valutazione di un porto (anche se questo è poi così corretto per valutare lo stato di salute delle banchine). Dopo la leggera crescita di gennaio, febbraio mette a segno una salita un po' più sostenuta: più 9,4% a febbraio, più 6,6 nel bimestre. La proiezione a fine anno è ancora modesta e

ben al di sotto del record del 2008, ma qualcosa finalmente si muove. Un primo segno che la crisi si avvia a concludersi? «E' ancora un po' presto per dire che la crisi è stata superata

— commenta il presidente dell'authority Luigi Merlo — ma è un dato di fatto che gli indicatori sono favorevoli. Inoltre si movimentano più contenitori pieni di merce e questo va a vantaggio dell'export. Alcune compagnie asiatiche dovrebbero crescere nei prossimi mesi, consolidando questo

dato. Discorso differente per i passeggeri: Genova sta riconquistando credibilità internazionale». Passeggeri meglio delle merci, insomma. Anche questa, a guardarla bene, è un clessidra che si rovescia. Ma per il primo porto italiano, se l'obiettivo è quello di riconquistare una leadership anche europea, non ci devono più essere mezze misure. Container e passeggeri devono diventare una sola voce. Quella del riscatto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I traffici del porto gennaio-febbraio 2010**

Tonnellate

	General gargo			Rinfuse solide	Funzione industriale			Rinfuse liquide		
	Traffico containerizzato	Traffico convenzionale	Totale		Rinfuse solide	Traffico siderurgici	Totale	Oli vegetali, vino	Prodotti chimici	Totale
Progressivo										
2010	2.628.367	1.173.014	3.801.381	249.467	17.823	430.060	447.883	59.101	70.972	130.073
2009	2.334.885	1.084.640	3.419.525	321.595	14.309	223.327	237.636	73.844	52.628	126.472
var. %	12,6	6,1	11,2	-22,4	24,6	92,6	88,5	-20,0	34,9	2,8

  

	Tonnellate			Unità			Movimento Passeggeri			
	TOTALE (escluso oli minerali)	Oli minerali	Bunkers e provviste di bordo	TOTALE GENERALE	Totale containers teus	Navi arrivate	Navi partite	Traghetti	Crociere	TOTALE
Progressivo										
2010	4.628.804	2.881.108	175.700	7.685.612	258.411	968	956	130.533	70.996	201.529
2009	4.105.228	3.359.278	186.150	7.650.656	242.367	942	950	125.571	53.864	179.435
var. %	12,8	-14,2	-5,6	0,5	6,6	2,8	0,6	4,0	31,8	12,3



## Il camallo

Il console della Pietro Chiesa fortemente critico contro i ritardi del governo

# Bianchi: "Politica lontana dal mare subito le riforme per ripartire"

**D**IFRONTA ai numeri del primo bimestre del 2010 dei traffici portuali Tirreno Bianchi ha, ovviamente, un approccio laico. Il console dei camalli del carbone, i soci della "Pietro Chiesa", candidato alle Regionali per la Federazione della Sinistra, chiede ancora tempo.

**Console Bianchi, è presto per parlare di inversione di tendenza?**

«Direi proprio di sì. Siamo di fronte a elementi positivi, ma aspettiamo di capire se è un dato tendenziale o casuale».

**Lei è pessimista?**

«No, non lo sono per natura, ma sappiamo tutti che prima del 2011 sarà difficile ragionare su una vera ripresa».

**Non sono in lieve ripresa solo i container.**

«No, infatti. Alcuni merci alla rinfusa stanno crescendo. Aspettiamo con fiducia e, nel frattempo, continuiamo a registrare la totale assenza del governo dai temi del mare».

**A che cosa si riferisce?**

«Quando un presidente del Consiglio dice al suo candidato del Piemonte che unirà Atlantico e Pacifico che si può dire?»

**Appunto, che si può dire?**

«Che non c'è da stare tranquilli. D'altra parte, anche l'infinito dibattito sulla legge di riforma la dice lunga sul distacco di questo governo dai temi marittimi».

**Bianchi, che cosa rischia l'Italia dei porti?**

«Una progressiva marginalizzazione dalla geografia mondiale dello shipping. Nel Nord Europa tre soli porti, Anversa, Amburgo e Rottardam, movimentano trenta milioni di container. In tutta Italia siamo a otto. Inoltre, Francia e Spagna sostengono i loro porti, mentre noi stiamo a discutere all'infinito sulla riforma della legge 84-94».

**Aponte dice che non investirà più un euro in Italia.**

«Lo sfogo ci può anche stare. Se poi in qualche trattativa privata lui ci ha rimesso dei soldi è un altro discorso. Ma mi preoccupa la sua intervista rilasciata al Financial Times in cui se la prende con l'Unione Europea che ha abolito le conferences. Non è proprio un bel momento per lo shipping con i primi tre gruppi alle prese con la crisi».

(mas. m.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tirreno Bianchi

**"Berlusconi dice al candidato del Piemonte che unirà Atlantico e Pacifico: complimenti"**

LA POLEMICA

# Matteoli attacca gli armatori privati

«Mi criticano per Tirrenia? A loro interessano solo le rotte». «Presto la riforma dei porti»

**SAMUELE CAFASSO**

**GENOVA.** Armatori privati e ministro dei Trasporti davvero non si amano. A pochi giorni dall'assise Confitarma a Roma disertata dal ministro con disappunto degli armatori, ieri Altero Matteoli da Genova ha risposto alle loro critiche. E non sono rose e messaggi di pace. Anzi. «Se mi costringono a fare polemica...» parte in quarta Matteoli proprio nel giorno in cui il premier loda invece «la capacità innovativa del settore» (vedi sopra, ndr.). Tema del contendere: la privatizzazione Tirrenia criticata dagli armatori perché messa in mora dalla Commissione Ue e, nel merito, perché allunga di dieci anni le convenzioni in vigore con lo Stato. Quest'ultima

critica, a dire il vero, è stata avanzata dal numero uno Confindustria Emma Marcegaglia. «La Commissione ha dato semaforo verde - giura il ministro - ma se mi costringono a fare polemica allora dico che a loro interessano solo le rotte». Non l'occupazione, non la tutela dei collegamenti. Ma, semplicemente, accaparrarsi i pezzi migliori della ex compagnia di Stato.

«In tutti i convegni dicevano di non preoccuparsi, che avrebbero assorbito loro l'occupazione, che non ci sarebbero stati problemi di sorta. Poi, alla prova dei fatti, non c'è stata nessuna disponibilità da parte loro e nessuna lettera d'intenti: allora ho capito che a loro interessano solo le rotte. Ora comunque c'è la gara, partecipino. Anzi, sono molto soddisfatto che siano arrivate addirittura

sedici manifestazioni d'interesse, tutte considerate valide».

Il ministro ha anche difeso la scelta di allungare le convenzioni con lo Stato e di costruire la privatizzazione in due tranche, da una parte le controllate cedute alle Regioni, dall'altra la capogruppo: «Se non ci muovevamo in questo modo, il 31 dicembre del 2008 tutti i lavoratori sarebbero stati mandati a casa perché l'Europa non ci avrebbe permesso di andare avanti». Il ministro ha inoltre sostenuto che a breve avrà semaforo verde la riforma dei porti.

Lo stanziamento degli 80 milioni nel decreto incentivi, dice Matteoli, servirà a finanziarla. «Avrei voluto di più, ma già questo è il risultato di un braccio di ferro nel governo».

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AVVENIRE

# La bassa marea dei porti italiani

DI ANTONIO GIORGI

**C**inquecentodieci milioni di tonnellate. A tanto ammontava in peso il quantitativo delle merci movimentate lo scorso anno nei porti italiani. Merci chiuse nei container nel 25 per cento dei casi o alla rinfusa in un altro 25-30 per cento, mentre per il resto si è trattato di petrolio e derivati, il motore dell'economia di un Paese che senza massicce importazioni di fonti energetiche non potrebbe sopravvivere.

I nostri porti hanno fatto un buon lavoro in ambito mediterraneo. La consistenza degli scali, del resto, giocava e gioca a nostro favore: tra grandi, piccoli e piccolissimi sono 148 distribuiti lungo ottomila chilometri di costa. Una quarantina i principali sotto il profilo commerciale, sono governati da 23 autorità portuali che fanno capo all'Assoporti. Tanti, pochi, troppi? Il numero elevato, osservano vari esperti, costituisce certamente una risorsa per un Paese che presenta uno sviluppo costiero ingente ed è obbligato a garantire i collegamenti con le grandi isole (la Sicilia da sola ha un'estensione pari a poco meno di un decimo della superficie nazionale) e con una miriade di isole minori servite da punti di approdo spesso inadeguati che rendono impossibili gli attracchi in caso di mare grosso. La disponibilità di quasi 150 scali favorisce certamente, oltre al turismo nautico, il riequilibrio modale dei trasporti dal mare all'interno del territorio, ma nel contempo genera dispersione di risorse e non incentiva la competizione con la concorrenza: così la risorsa si trasforma talvolta in handicap, in vincolo oneroso. E poco importa che l'Italia sia di fatto «condannata» a sviluppare il sistema

portuale, visto che la penisola rappresenta la cerniera naturale tra le aree del Centro e del Nord Europa, il Nord Africa, il Medio Oriente, lo stesso Estremo Oriente attraverso la porta di Suez.

Certo, tra tanti scali, quelli che movimentano in un anno più di 15 milioni di tonnellate di merci si contano esattamente sulle dita di una mano. Sono cinque: Genova (in competizione un tempo con Marsiglia, ora piuttosto con Barcellona), Venezia, Ravenna, Taranto, Gioia Tauro. Nella fascia tra i 5 e i 15 milioni di tonnellate si collocano Savona, La Spezia, Livorno, Piombino, Olbia, Cagliari, Napoli, Salerno, Brindisi e Trieste. Il resto della portualità vivacchia, ha una funzione locale limitata se paragonata con le dinamiche a livello nazionale, per non dire di quelle europee. «Perché i porti, tutti i porti, hanno questo di buono: servono per i grandi traffici intercontinentali, ma svolgono soprattutto una funzione essenziale per il sistema Paese», sottolinea il presidente di Assoporti Francesco Nerli. «È facile per il profano credere che moli e banchine siano solo un punto di carico o di scarico di container, ma questa è una visione miope, riduttiva. I porti garantiscono l'approvvigionamento energetico, l'approvvigionamento delle materie prime per le acciaierie di Taranto o di Piombino, il rifornimento dei mercati alimentari. Sono i terminali delle autostrade del mare che liberano la rete viaria da centinaia di tir. I porti accolgono i passeggeri, i turisti che vanno in Sardegna, i crocieristi delle grandi navi. Ecco, il settore crociere non sembra risentire della crisi».

Già, perché la portualità italiana è in grave sofferenza, ha il fiato corto e gli manca ossigeno, un po' perché le difficoltà dell'econo-

mia mondiale hanno portato ad una compressione dei traffici e quindi degli introiti, un po' perché con questi chiari di luna gli investimenti sono diventati una chimera. Senza soldi non si fa niente, lo sanno tutti.

Ci sono due date, due anni-chiave nella storia recente dei nostri porti. Nel 1994 con la legge 84 si avviò un decennio di crescita che ben prometteva. La norma consentì l'ingresso dell'imprenditoria privata nei terminal liberalizzando di fatto le operazioni, e fu la prima vera liberalizzazione italiana che riservava allo Stato solo un compito di regia. La cura fu efficace, la portualità della penisola guadagnò 8-9 punti percentuali sulla concorrenza del Nord Europa. Poi venne il 2004, la crisi mondiale e la fine di una politica organica di investimenti non tanto sui porti in sé, ma soprattutto sulle infrastrutture integrate, sulle ferrovie e sulle reti stradali di servizio. Altrimenti non si spiegherebbe come mai, pur in presenza di un'economia globale stagnante, gli scali spagnoli abbiano nel frattempo segnato una netta ripresa. «Perché in Spagna hanno saputo investire anche attorno alle banchine, fuori, all'esterno», sottolinea Nerli.

Se si va avanti così, sarà anche peggio. Una ricerca condotta dai giapponesi elaborata sui dati del 2003 prevede per il 2015 incrementi colossali nella movimentazione dei container da parte degli spagnoli: più 214 per cento ad Algeciras, più 234 per cento a Las Palmas, più 216 per cento a Barcellona. E l'Italia? Arrancherà: più 148 per cento a Gioia Tauro, più 103 per cento a Genova.

Per uscire dallo stallo, Assoporti invoca un'effettiva autonomia finanziaria. «Ci basterebbero 300 milioni, ci accontenteremmo pur sapendo che la Spagna ne potrà investire 900», spiegano all'associazione. Ma la richiesta di usu-

### AVVENIRE

fruire di una percentuale secca sull'Iva delle movimentazioni è bloccata dalla burocrazia statale. Idem per la proposta di abbattimento del 5 per cento degli oneri sociali in cambio del mantenimento dell'occupazione. Idem per un'altra misura che alleggerirebbe i costi, l'abolizione dell'accisa di 450 euro a tonnellata per i combustibili usati nelle operazioni portuali, attuata alla grande nel Nord Europa. Tutte provvidenze che, calcolatrice alla mano, costerebbero allo Sta-

to non più di 45 milioni all'anno.

In un decreto varato giusto la settimana scorsa il governo stanziava ora 80 milioni per i porti di rilevanza nazionale. Che sia un segno di svolta? Francesco Nerli è prudente, addirittura scettico: «Vogliamo capire di cosa si tratta. Due anni fa ci hanno tolto 40 milioni dal fondo di manutenzione. Poi 50 dei 100 milioni destinati ai porti hub sono finiti alla Tirrenia. Ma noi non chiediamo solo soldi. Cosa si fa per lo

snellimento delle procedure? La redazione di un piano regolatore portuale prende dai 5 agli 8 anni, intanto il mondo cambia e le navi vanno altrove».

Ecco, per i porti italiani non c'è più tempo da perdere, ma forse un destino è segnato. Tra una quindicina di anni treni ad alta velocità collegheranno la Cina all'Europa e un container andrà da Shanghai ad Amburgo in una settimana. Quale spedizioniere dell'estremo Oriente sceglierà ancora Gioia Tauro?

#### LE PUNTATE

##### Si conclude il viaggio fra i deficit di sistema

Si conclude, con il servizio pubblicato oggi, l'inchiesta sullo stato e le prospettive delle infrastrutture nel nostro Paese. Un viaggio fra le molte ombre del sistema Italia, che ha posto in evidenza i deficit presenti e soprattutto la mancanza di adeguati investimenti di ammodernamento.

Le precedenti puntate dedicate la prima al sistema di strade e autostrade, la seconda alle infrastrutture informatiche e di telecomunicazioni, la terza alle ferrovie, sono state pubblicate, rispettivamente, martedì 9, sabato 13 e venerdì 19 marzo.

L'alto numero di scali favorisce lo snodo dei trasporti dal mare all'interno, ma nel contempo genera dispersione di risorse

Stanziati dal governo 80 milioni per i porti di rilevanza nazionale. Ma gli operatori reclamano anche uno snellimento delle procedure



DEPOSITATA LA CONTRO-INDAGINE DELL'EX PRESIDENTE: MIGLIAIA DI PAGINE, 35 INTERROGATORI

# Scandalo porto, ecco il jolly di Novi: i "big" della politica sentiti in segreto

«Perché non pilotai la divisione dei moli». Tra i supertestimoni Burlando, Musso e Pericu

## L'INCHIESTA

GRAZIANO CETARA e MATTEO INDICE

«ANCORA UN BRAVO!». Scrive l'armatore Giorgio Messina. Con il punto esclamativo. Tre parole vergate a mano in corsivo su un biglietto da visita che, forse più delle migliaia di pagine e documenti sequestrati negli ultimi anni dalla Procura, potrebbero capovolgere i destini dell'inchiesta sul porto di Genova e il racconto della sua storia.

È l'attestato di stima incassato da Giovanni Novi, quando ancora era il presidente dell'Autorità portuale, dominatore indiscusso delle sorti delle banchine. Un apprezzamento per la «soluzione finale» alla spartizione dei moli contesi, dei terminal in cerca di rilancio, sfuggito agli occhi attenti della Guardia di finanza e ai blitz a Palazzo San Giorgio. È uno dei due assi nella manica che l'ex capo del porto ha custodito gelosamente negli ultimi due anni, dopo l'arresto scattato alla vigilia della scadenza del suo mandato. È che adesso è «arrivato il tempo di giocare». Il motivo è semplice: proprio i Messina, denunciando di essere stati ricattati da Novi, diedero corpo all'accusa (contro lo stesso Novi) di aver spartito a tavolino le banchine facendo figli e figliastri.

L'altra carta è una lettera di Msc, inviata all'ex presidente dell'Authority Giuliano Gallanti il 23 gennaio 2004, con cui la società armatoriale motivava la sua scelta di ritirarsi dalle trattative per la concessione del Multipurpose «a seguito di pressioni ricevute dai vari operatori del porto»: «Siamo disponibili - scriveva un

dirigente - a ridiscutere la nostra istanza con gli operatori, per raggiungere una soluzione soddisfacente per tutta la comunità».

Non è poco e non è tutto. Si tratta dei due documenti simbolo di una maxi indagine difensiva che il collegio di avvocati dell'ex presidente dell'Autorità portuale Giovanni Novi, ha condotto in gran segreto nei mesi scorsi. Un lavoro parallelo all'attività della Procura, svolto dagli avvocati Cesare Manzitti e Cesare Corti Galeazzi, diviso in sei faldoni depositati nei giorni scorsi nell'ufficio del giudice dell'udienza preliminare Maurizio de Matteis, che ha visto, chiamato in causa da Novi, scendere in campo il gotha della politica e dell'imprenditoria genovesi.

Claudio Burlando, ex ministro dei Trasporti, attuale governatore della Regione Liguria. E poi l'ex sindaco Giuseppe Pericu, l'ammiraglio Rai-

mondo Pollastrini, i terminalisti Enrico Scerni e Alfonso Clerici, giornalisti, funzionari pubblici, il direttore generale della Tirrenia, ingegneri, un architetto dello studio di Renzo Piano, avvocati di grido, sindacalisti. Nomi altisonanti, che hanno scritto la storia di una fetta consistente dell'economia cittadina. E che, non necessariamente in linea con le tesi difensive di Novi, hanno contribuito a ridisegnare una vicenda, la divisione del cruciale terminal Multipurpose, costata l'arresto dell'ex presidente dell'Authority, seguito dall'inchiesta sui suoi dirigenti e alcuni personaggi di spicco dello shipping italiano. Le accuse? Turbativa d'asta, concussione e truffa al centro dell'udienza preliminare che dovrà stabilire chi e come andrà alla sbarra.

È questa per Novi «la vera storia del Multipurpose». Ed è ricostruita attraverso 35 testimonianze, una

montagna di documenti «estratti» dagli archivi pubblici, in risposta a un

lavoro dell'accusa «farcito di omissioni, forzature, salti di passaggi rilevanti, assenza di carte importantissime, alcune delle quali non offerte all'esame del giudice». C'è anche una super perizia dell'Università, affidata al Dipartimento di economia e metodi quantitativi firmata dal professor Enrico Musso, senatore Pdl.

Nell'inchiesta di Novi la spartizione del più importante terminal genovese «non poteva essere risolta con una "gara", valutazione condivisa

dall'ex sindaco Pericu e dall'ammiraglio Pollastrini». Le rinunce "pilotate" di Msc e Grimaldi, e le presunte minacce a Messina perché si uniformasse a un presunto disegno? «L'Autorità portuale con il consenso unanime di tutti, raggiunse un accordo perfettamente legale corrispondente a precedenti intese (e su questo punto il "bigliettino" potrebbe pesare parecchio) degli stessi operatori». In base al lavoro dell'Università, l'assegnazione del terminal alla società Messina sarebbe stata una scelta «dissennata». Altro punto centrale, il ruolo del Comitato portuale: «Prese tutte le decisioni dopo essere informato di ogni aspetto». Ancora: «Non ci fu alcun ingiusto profitto per la Tirrenia e la Culmv (ipm) lo accusano di aver lavorato illegalmente a loro vantaggio), anzi vi è stato e vi è tuttora un grave danno in conseguenza dei sequestri». Sui presunti "favoritismi" alla Compagnia unica, per trovare un alleato nella corsa alla rielezione, Novi trova conforto nelle testimonianze: «Ereditai un sistema creato dal predecessore Gallanti, su cui tutta la comunità portuale era d'accordo».

cetara@ilsecoloxix.it  
indice@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

I PERSONAGGI



**IL 12 APRILE SI DECIDE SUL PROCESSO**

L'inchiesta difensiva di Giovanni Novi è corsa parallela a quella ufficiale, sfociata nell'udienza preliminare che - dopo l'interrogatorio in 3 atti durato 15 ore - riprenderà il 12 aprile per la fase conclusiva e la decisione sul rinvio a giudizio.



**LA CONSULENZA PREPARATA DAL SENATORE PDL**

Enrico Musso, senatore Pdl ed elemento di spicco dell'opposizione in consiglio comunale a Genova, è stato il super-consulente di Giovanni Novi: ha firmato una maxi-perizia in qualità di docente al Dipartimento di economia e metodi quantitativi dell'Università di Genova



**L'EX SINDACO: NON NECESSARIA LA GARA**

Giuseppe Pericu, sindaco di Genova dal 1997 al 2007, è uno dei principali testimoni nell'inchiesta difensiva condotta da Giovanni Novi e dai suoi legali. E avrebbe messo in discussione la necessità di organizzare una gara ai tempi della divisione del Multipurpose



**LETTERE E AUGURI: LE NUOVE CARTE**

Una lettera inviata dai vertici di Msc nel gennaio 2004 (sulla sinistra), quando Novi non era ancora presidente, certificherebbe la volontà della compagnia di "sfilarsi" per tempo dall'affare Multipurpose, ben prima del periodo "contestato". A destra invece un biglietto di «complimenti» scritto dai Messina a Novi. Gli stessi Messina lo denunceranno poi per concussione.

## Un fondo per le infrastrutture nei grandi porti

DI ANDREA MASCOLINI

**A**l via gli incentivi per elettrodomestici, cucine, motocicli, Adsl per i giovani, macchine agricole e industriali, gru per l'edilizia, per un totale di 420 milioni; istituito un fondo per le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionali. Sono queste alcune delle previsioni del dl incentivi.

Gli incentivi sono previsti all'articolo 4 che stanziava 300 mln istituendo un fondo per il sostegno della domanda finalizzata ad obiettivi di efficienza energetica, eco compatibilità e miglioramento della sicurezza sul lavoro. A queste risorse del fondo, finanziato per 200 milioni con il gettito fiscale derivante dal recupero dell'evasione fiscale, devono poi aggiungersi altri settanta milioni, sotto forma di esclusione dall'imposizione del reddito (deduzione dal reddito di impresa) per l'anno 2010, destinati alle imprese che effettuano investimenti nella ricerca industriale e nello sviluppo precompetitivo, per la realizzazione di campionari tessili. In particolare saranno destinatarie degli incentivi le imprese che operano anche in maniera non prevalente nelle attività di cui alla classificazione 13 e 14 della tabella Ateco (tessile e moda). La norma richiama, per definire con precisione le attività incentivabili, la Circolare n. 46586 del 16 aprile 2009 che le individua facendo riferimento alla ricerca e ideazione estetica; alla realizzazione di prototipi; alla preparazione del campionario; alla promozione del campionario e alla gestione del magazzino campioni. L'articolo precisa anche che la deduzione può essere fatta

valere soltanto in sede di versamento del saldo delle imposte sui redditi dovute per il periodo di imposta di effettuazione degli investimenti e che non ha effetto per la determinazione degli acconti dovuti per il periodo di imposta successivo. In caso di investimenti che comportano richieste di agevolazioni eccedenti, l'agevolazione verrà attribuita pro-quota. Tornando al Fondo di 300 milioni, il decreto legge stabilisce che entro dieci giorni il Ministero dell'economia stabilirà le modalità di erogazione, mediante contributi, delle risorse del Fondo (sarà stabilito anche un tetto di spesa per ciascuna tipologia di contributi); è previsto anche che ci si possa avvalere di organi esterni all'amministrazione. Oggetto di agevolazione, stando alla tabella pubblicata sul sito del Ministero per lo sviluppo economico, saranno gli elettrodomestici, le cucine componibili, l'acquisto di immobili ad alta efficienza energetica, le connessioni internet per i giovani, le macchine agricole e industriali, le gru per l'edilizia, i motocicli, i motori fuoribordo, la realizzazione di piattaforme navali «multiruolo» da destinare prioritariamente ad operazioni di soccorso. In particolare alle agevolazioni per le moto verranno destinati 10 milioni per coprire uno sconto del 10% sul prezzo di acquisto per motori fino a 70 kw e senza limiti di cilindrata; c'è però un limite massimo del contributo che non potrà superare i 750 euro. Per i motocicli, elettrici o ibridi, lo stanziamento sarà pari a 2 milioni con uno sconto del 20% sul prezzo di acquisto (il limite massimo è però a 1.500 euro). Per le cucine componibili (comprese di elet-

trodomestici) si prevede uno sconto del 10% fino ad un massimo di 1.000 euro a valere su di uno stanziamento pari a 60 milioni. Per i singoli elettrodomestici (lavastoviglie, cappe, forni elettrici, cucine da libera installazione, scaldacqua, stufe, per uno stanziamento di 50 milioni) lo sconto sarà del 20% sul prezzo con un limite di contributo variabile fra 80 euro e 500 euro a seconda della tipologia di elettrodomestico acquistato. Vengono stanziati 20 milioni destinati a contributi per i giovani che acquistano nuovi pacchetti di Adsl. Per i nuovi immobili ad alta efficienza energetica di classe A e B (stanziamento 20 milioni) il contributo è di 116 euro al metro quadro fino ad un massimo di 7.000 euro per la classe A, e di 83 euro al metro quadro fino a 5.000 euro per la classe B. Gli incentivi per la sicurezza sul lavoro, per l'efficienza energetica e per l'innovazione, per rimorchi e semirimorchi (stanziamento 8 milioni) il contributo non potrà superare 3.000 euro. In riferimento allo stanziamento di 20 milioni per le macchine per uso agricolo e industriale si prevede un contributo del 10% del prezzo di acquisto che diventa del 20% per le gru a torre per l'edilizia con il limite di 30.000 euro. Previsto un contributo del 20% sul prezzo di acquisto fino ad massimo di 1.000 euro per motori fuoribordo. Viene poi istituito un fondo per finanziare le opere infrastrutturali per i porti di rilevanza nazionale, finanziato con le risorse derivanti dalla revoca del finanziamento statale di una delle opere strategiche della cosiddetta «Legge Obiettivo»: la realizzazione di un sistema di trasporto rapido a Parma.

—©Riproduzione riservata— ■

I CANTIERI NAVALI FRANCESI NELLA BUFERA

## Alstom cede le azioni Stx ai coreani

*I sindacati chiedono al governo di bloccare tutto. Giallo sull'ordine Msc*

**A**lstom esce definitivamente dall'industria navale. Ieri il gruppo francese ha ceduto alla coreana Stx la quota del 16,67% ancora era in suo possesso di Stx France, che controlla i cantieri di costruzione navale di Saint-Nazaire. Stx ha già il 50,01% della società, mentre il resto è in mano pubblica. L'operazione non è piaciuta però né ai sindacati né alle amministrazioni locali, che hanno protestato chiedendo che sia lo Stato a acquisire la quota in vendita. Già nel 2008, al momento del passaggio dei cantieri da Aker Yards a Stx, le proteste avevano spinto Parigi a entrare con una quota del 33,34% nell'azionariato di Aker France. Oggi tuttavia, secondo il quotidiano londinese Lloyd's List, potrebbe essere troppo tardi per un intervento pubblico.

Stx France sta vivendo un periodo drammatico, come i cantieri di tutta Europa, dovuto alla mancanza di nuovi ordini. A giugno verrà consegnata l'ultima nave da crociera, la Norwegian Epic, costruita per la compagnia Ncl. Dopo di allora resterà solamente una commessa per un'unità militare. Il valore dei cantieri è quindi tutto legato alla possibilità che si concretizzino nuovi ordini, in un periodo in cui a dominare è il problema della sovracapacità sia per le compagnie mercantili sia per quelle passeggeri. L'unica speranza è legata alla lettera d'intenti firmata

al principio di marzo da Msc. Quella lettera non è ancora un ordine certo e il quotidiano Les Echos sottolinea, quasi a ridimensionare la portata, come l'annuncio dell'accordo sia stato dato dal presidente della Repubblica, Nicolas Sarkozy, in piena campagna elettorale. Lo stesso giornale sostiene inoltre che la vendita sia avvenuta a un prezzo quasi nullo, anche se la società non ha rilasciato dichiarazioni sul prezzo pattuito.

Jean Marc Perez, segretario del sindacato Force Ouvrière ai cantieri di Saint Nazaire, ha reclamato "un intervento urgente del governo per bloccare il processo di vendita", ricordando che "dal momento dell'acquisto, Stx non ha fatto niente per portare nuovi ordini". Ec'è chi ricorda che nel 2008 Sarkozy aveva promesso: "Se Alstom lascerà entro il 2010, lo Stato francese ne acquisirà le quote".

Anche i sindaci dei comuni di Saint Nazaire e Nantes e i presidenti del dipartimento Loire-Atlantique e della Regione Pays de la Loire hanno scritto una lettera comune al primo ministro François Fillon dicendo che l'acquisto da parte dello Stato "è una condizione assolutamente necessaria e indispensabile per far sopravvivere i cantieri di Saint Nazaire e elaborare una strategia industriale per le costruzioni navali militari e civili sia francesi sia europee".

**Alberto Ghiara**

**AUMENTANO I COSTI AL CANTIERE FRANCESE**



## **Norwegian Epic più cara**

**S**TX Europe ha annunciato che i costi di costruzione della nave da crociera Norwegian Epic, in corso a Saint-Nazaire, saranno superiori di 15 - 20 milioni di euro rispetto al contratto. Secondo il cantiere, l'aumento è reso necessario dalla complessità del progetto. La costruzione della nave è iniziata nell'aprile del 2008 e dovrebbe essere completata per

metà giugno. L'unità è lunga 329,45 metri e larga 40,64 metri, per 153.000 tonnellate. Dotata di 19 ponti, dispone di 2.098 cabine per 5.186 passeggeri, con un equipaggio di 1.730 persone sistemate in altre 1.404 cabine. Il costo finale della nave sarà di 1,2 miliardi di dollari, la seconda più cara finora costruita dopo la Oasis of the Seas costata 1,4 miliardi.

VARATA UNA PORTARINFUSE DA 93.500 TONNELLATE DI PORTATA

## Per Giuseppe Bottiglieri quinto battesimo in Cina Berlusconi: «Orgoglioso dell'eccellenza degli armatori»

Teri, presso lo stabilimento del cantiere cinese New Jiangsu Yangzijiang, Giuseppe Bottiglieri (presidente e Ceo della Giuseppe Bottiglieri Shipping Company SpA) ha varato la "Paola Bottiglieri", quinta portarinfuse post panamax da 93.500 tonnellate di portata, commissionata due anni fa in Cina. Entro il 2011 alla flotta si aggiungeranno altre cinque unità gemelle e un'unità Capesize da 180.000 dwt, per un valore totale dell'investimento pari a circa 600 milioni di dollari statunitensi.

Dall'Italia sono arrivate le cordiali congratulazioni del premier Silvio Berlusconi: «Sono orgoglioso della straordinaria capacità innovativa che il settore dell'armamento privato ha saputo raggiungere a livello mondiale e degli standard di eccellenza tecnologica e produttiva che la Giuseppe Bottiglieri Shipping Company SpA ha saputo mettere in campo, a conferma del dinamismo



Il battesimo della nave

dei suoi operatori. Alle maestranze e a quanti hanno collaborato alla realizzazione di questo importante evento, desidero far giungere i miei più vivi rallegramenti per il meritato successo e il compiacimento per il prestigio dato al nostro Paese».

Il varo della M/N "Paola Bottiglieri", anch'essa destinata alle grandi rotte internazionali per movimenta-

re carichi di minerali, carbone e grano, rappresenta un ulteriore traguardo verso il completamento della strategia aziendale pianificata nel 2007 dalla Giuseppe Bottiglieri Shipping Company SpA.

«Con la Post Panamax "Paola Bottiglieri", nome emblematicamente scelto per evidenziare e rinnovare il forte legame esistente con la mia famiglia d'origine, abbiamo fatto un altro importante passo in avanti», afferma Giuseppe Bottiglieri. «Come avevo infatti già dichiarato in occasione dei precedenti vari, noi guardiamo al futuro dello shipping con grande ambizione, costituendo in largo anticipo una moderna flotta dry cargo per quando, entro il 2014, saranno terminati i lavori di allargamento e dragaggio del canale di Panama. Offrire sul mercato navi più convenienti - che a parità di lunghezza e velocità siano in grado di stivare ben 19.000 tonnellate in più rispetto alle tradizionali Panamax da 74.500 - ci rende senza assolutamente più

competitivi. Sebbene regolata da valori tradizionali e familiari, la nostra è un'industria dinamica che richiede un adeguamento e un miglioramento costante e rapido alle esigenze del mercato globale».

## **Per D'Amato via libera al concordato**

**L'**Assemblea dei creditori di D'Amato di Navigazione, riunita presso il Tribunale di Napoli, ha approvato la proposta di concordato preventivo, sia per le classi che per gli importi di credito previsti dalla legge fallimentare. I presenti hanno votato a favore, con voti positivi rappresentanti 110 milioni di crediti. Per il pagamento dei debiti, la compagnia ha ceduto quattro navi di proprietà ed i contratti per la cinque nuove costruzioni, una Capesize, due Panamax e due bulker Handysize.