

INCHIESTA FINANZA E DOGANA SEQUESTRAANO I 1500 SCHERMI DI COMPUTER

Intercettato in porto traffico di rifiuti speciali per l'Afganistan

MILLECINQUECENTO vecchi schermi per computer — col loro carico di componenti elettronici e liquidi inquinanti — sono stati sequestrati dagli uomini della Guardia di Finanza e della Dogana in porto, nelle more della loro partenza per una tappa intermedia sul mare nella prospettiva della destinazione finale: l'Afganistan. L'iniziativa poggia su una presunzio-



ne investigativa sposata dal pubblico ministero Luca Monteverde (nella foto) e avallata dal tribunale del riesame: trattasi di rifiuti pericolosi e non di apparecchi dismessi destinati al riuso. A spedirli, del resto, è stata un'azienda di Arezzo che si occupa di smaltimento dei rifiuti ma che non dispone delle attrezzature per trattare quella tipologia di prodotti inquinanti. Non solo, il destinatario avrebbe dovuto essere una società di cui risulterebbe titolare un venditore di prodotti alimentari. Che ne avrebbe mai fatto di 1500 schermi vetusti per computer? Secondo l'accusa, si tratta di una finta vendita per mascherare un traffico di rifiuti con de-

stinazione in un paese 'comodo'.... Con tutti i problemi che ha l'Afganistan, la presenza di discariche-pirata non è certo un assillo... Obiettivo dell'azienda sarebbe quello, nonostante il costo di un lungo viaggio sul mare e sulla terra, di disfarsi del materiale ad un costo che sarebbe inferiore a quello necessario per effettuare uno smaltimento lecito. Finanza e Dogana ora indagano su altre operazioni sospette della società aretina; dietro le bolle di accompagnamento relative a dieci viaggi di prodotti elettronici usati con destinazione Indonesia potrebbe nascondersi la via per una discarica.

Corrado Ricci

AUTORITÀ POLEMICHE: «ANDAVA FERMATA»

Incidente in mare a Genova la chiazza d'olio va in Francia

NIZZA. La Francia si preoccupa della deriva verso le sue coste di una chiazza di idrocarburi nel Mediterraneo, proveniente da una collisione tra un porta-container e un rimorchiatore avvenuta al largo di Genova Voltri il 19 febbraio scorso. «Questo carburante va alla deriva verso le coste francesi malgrado l'intervento dei servizi antinquinamento italiani», hanno detto in un comunicato il ministro francese dell'Ecologia Louis Borloo e la sottosegretaria Chantal Jouanno. Il piano «Ramogepol», che raggruppa Italia, principato di Monaco e Francia nel settore della sicurezza marittima, è già scattato, con l'impiego di aerei per individuare le chiazze e dare indicazioni alle im-

barcazioni italiane e francesi. Due le chiazze individuate dagli aerei vicino Cape Camarat, a circa 25 miglia dalla costa di Var. I comuni francesi del litorale coinvolti, da Cagnes à Hyères, sono ufficialmente in stato di vigilanza. La sorveglianza lungo la costa è stata rafforzata. «Sono scandalizzato per questo incidente, che avrebbe potuto essere ampiamente evitato. Non è accettabile! Mi rincresce che l'allarme non sia stato dato sufficientemente presto», ha detto Jean-Louis Borloo. «Dobbiamo rafforzare le procedure di cooperazione transfrontaliera perché sia possibile agire più rapidamente e più efficacemente già al primo allarme».

**GUERRA SUI CANONI
RESPINTO RICORSO
BARI PORTO MED.**

IL TAR per la Puglia ha respinto la domanda di Bari Porto Mediterraneo sulla rideterminazione del canone dovuto per la gestione della Stazione Marittima e del Terminal Crociere di Bari. Sulla gestione delle crociere a Bari è in corso da tempo un braccio di ferro

**IL CONVEGNO
DILEMMA PIRATI: LEGGI
E SICUREZZA PRIVATA**

"PIRATI di Aden: una favola l'impotenza della legge" è il titolo del convegno che si svolge oggi a Genova al Museo Galata alle 17.00. L'iniziativa, aperta al pubblico, è organizzata in occasione della ripresa delle pubblicazioni di Atlante - il mensile dello sviluppo sostenibile

VOLTRI ❖ Il comitato

Assegnato definitivamente il Sesto modulo

Via libera definitivo all'assegnazione del Sesto modulo al Vte. L'anno scorso il Comitato portuale aveva deliberato la concessione temporanea in attesa del completamento di tutte le formalità. E adesso che tutto è a posto, ieri il cda di Palazzo San Giorgio ha sancito l'affidamento definitivo. Il piano industriale di Vte prevede di partire con un traffico di 120 mila teus per arrivare a 220 mila il prossimo anno e nel 2013, a 450 mila. Per quanto riguarda l'occupazione: a regime gli addetti diretti saranno 150, cui si aggiungeranno 67 indiretti (gli avviamenti della Compagnia Unica).

ODG ❖ Tullo (Pd)

La Camera

sulla crisi

della portualità

Durante l'approvazione del decreto milleproroghe, è stato approvato dal Governo e dalla Camera dei Deputati un ordine del giorno, seppur con la formulazione della raccomandazione, proposto dal deputato genovese del Pd Mario Tullo sui temi della portualità e dello sviluppo. Sul dispositivo che impegna il governo ad intervenire per fronteggiare la crisi del settore Tullo dichiara: «Il gruppo del Partito Democratico solleciterà l'esecutivo utilizzando tutti gli strumenti parlamentari per un impegno teso a sostenere la portualità che sta attraversando una gravissima crisi con pesanti conseguenze per i lavoratori e le aziende del settore».

CONCESSIONE ❖

Multipurpose

**Il verdetto slitta
a fine aprile**

Ci vuole più tempo del previsto per esaminare le due offerte arrivate a Palazzo San Giorgio per ottenere la concessione del terminal Multipurpose. Così ieri il Comitato portuale ha deciso una proroga fino alla fine di aprile delle autorizzazioni temporanee che sarebbero scadute alla fine di febbraio, in attesa della scelta del vincitore e dell'assegnazione della gara che ha due concorrenti: il Gruppo Messina con il Terminal San Giorgio (Gruppo Gavio) da una parte e dall'altra Grendi (della famiglia Musso) alleata con Aldo Spinelli. L'esame dei documenti allegati alle offerte è iniziato a fine gennaio.

L'intervista

Dopo la Culmv l'allarme di Merlo "Solo l'orgoglio salverà il porto"

MASSIMO MINELLA

GENOVA, tira fuori il tuo orgoglio di prima città portuale. E' un invito diretto, secco, quello che arriva dal presidente dell'**authority** Luigi Merlo. L'allarme lanciato ieri attraverso le colonne di *Repubblica* dal console della Culmv Antonio Benvenuti, induce infatti il leader di palazzo San Giorgio a un cambio di registro. «L'Italia dei porti ha rotto la sua unità, non per scelta nostra — spiega — Ma noi non cambiamo atteggiamento,

non abbiamo mai chiesto provvedimenti speciali, nemmeno nei momenti più duri e conflittuali. E sono certo che usciremo da questa situazione più forti di prima». Benvenuti, numeri alla mano, ha mostrato come sia stata la Compagnia, finora, a pagare il prezzo più duro della crisi, con la perdita secca del 50% delle giornate di lavoro e un calo del 39 per cento del fatturato.

SEGUE A PAGINA VI

Le sfide dell'economia

Merlo striglia il porto in crisi “L'orgoglio ci può salvare”

L'Authority condivide l'allarme della Culmv: “Risorsa insostituibile”

(segue dalla prima di cronaca)

MASSIMO MINELLA

MERLO legge l'intervista e dal palco del congresso provinciale della Fiom lancia il primo segnale: «Condivido le parole del console». Poi torna a San Giorgio per un comitato lampo (assegnazione definitiva del sesto modulo al Vte e proroga delle concessioni al Multipurpose in attesa che la commissione si pronunci) e si ributta sulla crisi del porto.

Presidente, al giro di boa del suo mandato, si trova a fare i conti con una crisi dei traffici senza precedenti.

«E' così e per questo mi appello a fare fronte unito, a tirare fuori l'orgoglio. Abbiamo passato un periodo difficile, i terminali sequestrati, la gara per l'articolo 17 e le manovre, i pensionati. Per ognuna di queste partite abbiamo trovato una soluzione, confrontandoci anche aspramente. Ora

abbiamo di fronte a noi questa crisi, la supereremo, anche da soli».

Avevate chiesto un intervento del governo. Risposte?

«Nessuna. Avevamo posto un problema di defiscalizzazione degli oneri e chiesto di togliere l'accisa sui carburanti in porto. Una partita da 30 milioni. Niente. In questo quadro è arrivata la proposta dei porti di transhipment che, chiedendo l'eliminazione delle tasse di ancoraggio, ha rotto la nostra unità. Pazienza, noi andiamo avanti».

La Culmv ha denunciato un calo del 50% delle sue giornate.

«Lo so, ne ho parlato con il console Benvenuti. La Compagnia ha concluso questo processo di riposizionamento attraverso la gara per l'articolo 17, ma ora deve fare i conti con questa crisi, che è devastante. Proprio per questo dobbiamo essere fermi e riconoscere il valore della flessibilità che offre la Compagnia: è un'opportunità, non va bloccata. E poi ci vuole chiarezza sui compiti da svolgere in porto. Per me, tanto per

fare un esempio chiaro, è fuori discussione che operazioni come rizzaggio e derizzaggio spettino solo alla Compagnia».

Anche nei terminali la situazione è difficile.

«I terminalisti genovesi stanno tenendo duro, non hanno licenziato e, con la crisi, hanno riposizionato la loro attività, erodendo servizi che prima erano affidati alla compagnia. Alcuni avevano assunto prima della crisi. Siamo grati per quello che hanno fatto e fanno. Detto questo, non si può pensare di comprimere oltre ogni misura il lavoro della Compagnia».

I portuali vi hanno chiesto di intervenire denunciando il mancato rispetto delle regole da parte di alcuni soggetti, è così?

«La questione più delicata ha riguardato alcuni armatori. Siamo infatti intervenuti per bloccare i tenta-

tivi da parte di alcune compagnie armatoriali di far svolgere all'oro personale marittimo alcune operazioni di terra. Questo è vietato ed è anche ri-

schioso e noi l'abbiamo evitato».

Ha chiesto al porto di ritrovare

un po' d'orgoglio. Perché?

«Perché è il modo migliore per valorizzare quello che abbiamo fatto tutti quanti, finora. Ci siamo rimboccati le maniche e abbiamo lavorato, non ci siamo messi in un angolo e ab-

biamo cominciato a piangere e litigare. Una piccola fetta di mercato l'abbiamo già riconquistata. Noi non siamo saliti sulle gru, come hanno fatto altrove».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In un libro Bruno Musso e Riccardo Roscelli svelano il progetto

Dieci milioni di container la nuova vita del Bruco

L BRUCO? In attesa di correre, senza guidatore, sui binari che dal porto di Voltri arrivano fin nel Basso Piemonte, diventa di carta. Due anni dopo la presentazione del primo progetto, con lo studio "Genova: il porto oltre l'Appennino", l'idea del Bruco diventa un libro. A firmarlo, manco a dirlo, il suo "demiurgo", l'armatore e terminalista Bruno Musso, insieme con il professor Riccardo Roscelli, alleato dell'imprenditore fin dai primi disegni, che risalgono ormai a cinque anni fa. Roscelli è una delle anime del Siti, l'istituto superiore dei sistemi territoriali per l'innovazione che fa capo al Politecnico di Torino, e che spinge per la realizzazione del progetto insieme alla Compagnia di San Paolo. Capitali torinesi, per ora, e cuore genovese per il Bruco che, nel frattempo, è anche diventato l'acronimo di "Bi-level rail underpass per container operations", treno sotterraneo su doppio livello per le operazioni dei container. L'idea, si sa, è ambiziosissima e, come ricordano gli autori nel libro, non è affatto antitetica al terzo valico. Anzi, uno spinge per la realizzazione dell'altro e insieme possono davvero tirar fuori i container dalle sabbie mobili in rischio di affondare per il traffico su gomma ormai insostenibile. Numeri alla mano, Musso e Roscelli approfondiscono in questa nuova versione del progetto del Bruco una proposta che non ha perso nulla della sua forza esplosiva: trasformare il terminal di Voltri in un porto "gateway" per il traffico container, in grado di gestire un traffico complessivo di dieci milioni di teus (il teu è l'unità di mi-



Bruno Musso

"La Pianura Padana in 300 chilometri movimentata sette milioni di pezzi"

sura del container e corrisponde a un pezzo da venti piedi) l'anno. Non male, visto che oggi Genova supera appena il milione e mezzo di pezzi. L'idea, insomma, comincia a camminare e va in cerca di "soci di mestiere" interessati al business logistico: armatori, operatori del trasporto, industrie. «Il Nord-Ovest — spiegano Musso e Roscelli — è l'unica zona del Mediterraneo dove è possibile ipotizzare un porto di destinazione finale servito dalle grandi navi madri. La pianura Padana, infatti, è un'area intensamente produttiva e all'interno di uno spazio ristretto di meno di trecento chilometri, movimentata già sette milioni di teus». Con numeri di partenza come questi, perché non provarci?

(mas.m.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PRIVATIZZAZIONE CON GIALLO: SCATTA LA SECONDA FASE

Tirrenia, rimane una corsa a sedici

Nessuna comunicazione ufficiale sui nomi, ma sono state ammesse tutte le domande

SAMUELE CAFASSO

ROMA. Si tinge di giallo la tormentata gara per la cessione di Tirrenia. Per ieri era attesa la comunicazione ufficiale da parte di Fintecna delle società ammesse alla seconda fase della privatizzazione. Il consiglio d'amministrazione ha discusso la pratica ma, al termine dell'incontro, non è stato diramato alcun comunicato ufficiale sui partecipanti a una gara già ampiamente contestata dalla Commissione europea. In serata, comunque, si è appreso che sono state ammesse tutte e sedici le manifestazioni d'interesse depositate lo scorso 19 febbraio all'advisor Unicredit Bank. A scendere in campo sono i big del settore. Tra gli altri, Grimaldi Holding, Grandi Navi Veloci, la Moby Lines di Vincenzo Onorato, la Snav di Gianluigi Aponte. Ma c'è anche

l'impegno di Cassa Depositi e Prestiti e quello di Mediterranea Holding di Navigazione, la newco costituita dalla Lauro Shipping dell'armatore napoletano Salvatore Lauro, dalla Regione Sicilia e dal fondo Cape, che sta lavorando a un piano industriale «ambizioso e innovativo» per lo sviluppo e la crescita di Tirrenia. Piano per altro già contestato dai sindacati.

Tra gli armatori, partecipa anche il presidente Confitarma Nicola Coccia alla guida di una cordata di cui fa parte anche TttLines. Si sono fatti avanti anche diversi fondi d'investimento.

Sulla strada della privatizzazione di Tirrenia, resta comunque l'ombra della procedura di infrazione aperta da Bruxelles che contesta la proroga delle convenzioni statali alla compagnia anche dopo la cessione ai privati. Invece di erogare aiuti

illeciti - perché assegnati senza gara - a una società pubblica, dopo la gara si passerebbe a distribuire gli stessi aiuti al privato che si impegna a rilevare Tirrenia. Non stupisce che, così, Bruxelles storca il naso.

Ma dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, sono arrivate nei giorni scorsi assicurazioni: la risposta che il governo sta preparando ai rilievi mossi dalla Commissione «dovrebbe garantire i tempi previsti per l'aggiudicazione della gara». Intanto, in Corsica, i traghetti italiani vengono fermati dai lavoratori delle compa-

gnie francesi che contestano l'ingresso di privati stranieri nelle linee Francia-Corsica coperte tradizionalmente dalle compagnie di Stato, recentemente privatizzate. Un anticipo delle proteste che potrebbero verificarsi anche in Italia.

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AI NASTRI DI PARTENZA



ONORATO (MOBY) IL VELISTA

LA MOBY di Vincenzo Onorato è leader nei collegamenti tra Italia e le isole e si sta espandendo all'estero



COCCIA IL PRESIDENTE

NICOLA COCCIA è presidente dell'associazione armatori italiani e partecipa alla gara in cordata con altri imprenditori



LOMBARDO IL GOVERNATORE

LA REGIONE Sicilia è in lizza per la privatizzazione tra le proteste dei sindacati. Al suo fianco il fondo Cape



APONTE RE DEI CONTAINER

APONTE parteciperebbe, secondo indiscrezioni, con Snav. La sua Msc è leader mondiale dei container

Panorama

Privatizzazioni, sedici offerte per le navi Tirrenia

Tutte le 16 manifestazioni di interesse per la privatizzazione di Tirrenia e Siremar, per Adnkronos, sono state ammesse alla seconda fase da Fintecna. A scendere in campo, secondo indiscrezioni, i big del settore tra cui Grimaldi, Gnv, Moby Lines e Snav. Tra le novità trapelate anche l'impegno della Cdp.

CONTRARI ANCHE GLI AGENTI DI CUSTODIA DEL SAPPE

«No al carcere, ma non punite Sestri»

Al sindaco non piace neanche l'ultimo progetto: non voglio che Fincantieri resti invischiata in secche politiche

AUGUSTO BOSCHI

UNA PIATTAFORMA lunga 126 metri e alta 34 con una cubatura di 83mila metri quadrati in grado di ospitare 640 detenuti. Sono alcuni dei particolari del progetto di carcere galleggiante messo a punto da Fincantieri il cui modellino in scala sarà presentato oggi in occasione del convegno nazionale del sindacato dei direttori penitenziari (Sidipe) a Trieste.

Il progetto, richiesto alla Fincantieri dal ministero della Giustizia, potrebbe coinvolgere direttamente Genova perché l'intenzione del gruppo è proprio quella di affidare ai cantieri di Sestri Ponente la realizzazione del carcere galleggiante. Scajola ha garantito i fondi per l'operazione facendo però capire che, in presenza di chiusura da parte dell'amministrazione locale a ospitare la piattaforma, l'incarico potrebbe essere assegnato ad altri cantieri. «Sono sempre contraria all'ipotesi di un carcere galleggiante a Genova, e sono ovviamente contraria che si penalizzi lo stabilimento di Fincantieri di Genova con

questo pretesto - ha risposto il sindaco Marta Vincenzi - questa non è la soluzione del problema carcerario, non mi sembra umano che chi lavora o è detenuto in un istituto di pena sia confinato in mare e non desidero affatto che Fincantieri, per il cui futuro stiamo lottando, sia invischiata in queste secche politiche: che non si penalizzi il cantiere di Genova».

Il progetto, in ogni caso, è interessante: a corpo triplo e con una rotonda centrale, per minimizzare il numero degli agenti, prevede che i locali comuni per i detenuti siano al piano della sezione detentiva, per facilitare gli spostamenti. Detenuti e agenti si muoveranno su percorsi separati e nella struttura troveranno posto 320 celle ciascuna di 14 metri quadrati più due riservati ai servizi igienici. Le sale d'aspetto prevedono lo spazio per il rilascio dei permessi, servizi igienici e un'area gioco per bambini inoltre 1.150 metri quadrati sono quelli che il progetto destina all'accettazione e immatricolazione dei detenuti e ai all'infermeria. Un'area di 700 metri quadri avrà la funzione di zona per i colloqui e di spazi per il ricevimenti di avvocati e magistrati. Aule didattiche, laboratori e mense occuperanno 5000 metri quadrati della piattaforma che dovrà essere or-

meggiata in modo permanente a una banchina in un'area protetta dai flutti. Quindi all'interno di una zona portuale o industriale o in un arsenale militare. A collegare il carcere con la terra ferma sarà una sorta di "cordone ombelicale".

Critico, nei confronti dell'ipotesi di utilizzare un carcere galleggiante per risolvere il problema del sovraffollamento, è Roberto Martinelli, commissario straordinario per la Liguria del Sappe, il Sindacato autonomo di polizia penitenziaria, che la giudica «una soluzione stravagante a un problema serio» e convinto che a Genova serva soprattutto «una nuova cittadella penitenziaria sulla terra ferma in aggiunta alle carceri di Marassi e Pontedecimo». Stravagante, forse. Ma carceri galleggianti sono stati già utilizzati nel Regno Unito, in Olanda e negli Stati Uniti dove, a New York, è ancora in servizio il Vernon Bain Center, struttura che ospita fino a 800 detenuti. Il progetto della Fincantieri è tuttavia il primo studiato proprio questo scopo e con tempi di realizzazione rapidi, cioè tra i 12 e i 24 mesi.

boschi@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTESA

Fincantieri, crediti agevolati per i fornitori

TRIESTE. Fincantieri, Eurofactor Italia e Banca Popolare FriulAdria (Gruppo Agricole), hanno sottoscritto una convenzione per rendere più facile ed economico l'accesso al credito da parte dei fornitori del gruppo. Grazie a questa convenzione, le piccole e medie imprese che fanno sistema con il gruppo, nelle aree territoriali dove è storicamente radicato e dove FriulAdria ed Eurofactor, potranno beneficiare di un canale preferenziale per l'accesso al credito, a costi competitivi.

LA PROPOSTA PD

Voto marittimi Musso apre a legge condivisa

GENOVA. Voto ai marittimi, il senatore del Pdl Enrico Musso apre all'ipotesi di un'intesa bipartitica sulla proposta presentata dai parlamentari del Partito democratico Roberto Di Giovan Paolo e e Roberta Pinotti: «Come è stato correttamente ricordato dai colleghi, avevo sollevato la questione tempo fa e stavo lavorando a un disegno di legge. Nessun problema se lo hanno presentato prima loro: possiamo lavorare insieme. Si tratta di una questione fondamentale di tutela dei diritti civili e di equità».

INTANTO MOBY CONFERMA LA DISCESA IN CAMPO IN FRANCIA, NONOSTANTE LE PROTESTE

Contro la “réforme” scintille a Saint-Nazaire *Lunedì i lavoratori hanno bloccato la “Magnifica” in bacino*

Non c'è pace sulle banchine francesi. Da martedì sono bloccati i porti della Corsica contro la concorrenza alle compagnie locali delle italiane Corsica Ferries e Moby Line.

Ma le proteste del sindacato Cgt si sono estese anche, per motivi diversi, sulla costa atlantica, nel porto di Nantes, dove i lavoratori contestano la riforma portuale varata nel 2008 da Nicolas Sarkozy.

A farne le spese, secondo la stampa transalpina, rischiano di essere i cantieri di costruzione Stx France, ex-Chantiers de l'Atlantique, la cui attività è stata interrotta nei giorni scorsi, alla vigilia della consegna della “Msc Magnifica”, anche se la riforma contestata non riguarda il settore dell'industria navale.

«La situazione può compromettere la consegna della “Msc Magnifica” - ha avvertito la direzione dei cantieri, aggiungendo che «l'armatore può rifiutarla, perché la nave non è libera di muoversi». L'avvio dello sciopero era annunciato per martedì, ma quando lunedì si è cercato di spostare la nave in un altro bacino, a Montoir, «il sindacato Cgt - dice ancora la direzione - ha rifiutato di aprire la porta del bacino».

I cantieri navali di Nantes-Saint Nazaire stanno trattando per ottenere nuove commesse proprio da Msc, che evitino il licenziamento dei lavoratori quando nel corso del 2010 saranno consegnate le ultime nave

ordinate. La direzione accusa il sindacato di mettere a rischio queste delicate trattative per una vertenza che fra l'altro non riguarda direttamente la cantieristica.

Da parte di Msc comunicano che «ci stiamo adoperando perché tutto vada a buon fine e non ci siano danni o ritardi».

Resta caldo anche il fronte in Corsica. Moby Lines conferma che dal primo aprile partirà la nuova rotta Tolone-Bastia-Livorno. Per il servizio è stato acquistato da Brittany Ferries un traghetto in grado di trasportare 1.200 persone, 450 auto e con a disposizione 600-700 metri lineari di carico.

Intanto però ieri è intervenuto nuovamente il ministro per l'Ambiente e il Mare, Jean Louis Borloo. Il ministro ha precisato che entro la fine di aprile sono attese le conclusioni della missione sul servizio marittimo verso la Corsica affidata a un senatore della maggioranza, con l'obiettivo di fermare lo sciopero dei marittimi che navigano su quella rotta. «L'importante - ha detto Borloo - è che da oggi alla fine di aprile al più tardi, questa missione bipartisan metta chiaramente sul tavolo le condizioni di concorrenza o di mancanza di concorrenza» fra gli operatori. A contendersi le rotte sono da un lato le francesi Sncm e Cmn e dall'altro le italiane Corsica Ferries e Moby Line.

Alberto Ghiara

MODIFICA DELLO STATUTO



Livorno, nuovi soci In Compagnia

L'Assemblea dei portuali di Livorno ha approvato una modifica dello Statuto, che consentirà l'ingresso nella cooperativa come soci sovventori anche i dipendenti delle aziende partecipate Culp, Tdt, Ltm, Tco, Gsc e Seal. Si tratta di 78 lavoratori, in gran parte figli o familiari di soci della Compagnia. Attualmente i soci lavoratori della Compagnia Portuale

sono oltre 400. Nei giorni prossimi saranno esperite le pratiche per iscrivere alla Compagnia i nuovi soci sovventori, che potranno arrivare fino al massimo di un terzo dei soci lavoratori. Con l'ingresso dei nuovi soci, il capitale della cooperativa passerà da 5,8 a 9,1 milioni di euro. La Compagnia Portuale, che ha chiuso in perdita anche il 2009, punta al pareggio di bilancio "entro tre anni".

LA LETTERA DEL SEGRETARIO ALLA DIFESA ROBERT GATES

La Marina americana apre alle donne sui sommergibili

Il Pentagono ha deciso che è tempo di eliminare alcuni paletti che limitano i ruoli accessibili dalle donne nelle forze armate degli Stati Uniti e per iniziare queste potrebbero presto imbarcarsi e prestare servizio sui sottomarini nucleari americani,

cosa che fino ad ora non è loro permessa. A rivelare le intenzioni del dipartimento della Difesa americano è una lettera inviata ieri dal segretario alla Difesa Robert Gates ai parlamentari in-

formandoli della decisione presa dalla Marina militare sull'equipaggio misto per i sottomarini nucleari: le prime donne potrebbero imbarcarsi già il prossimo anno. «Questa è fondamentalmente un'iniziativa della Marina, che Gates appoggia e ha così informato il Congresso» confermano dal Pentagono. Il Congresso ha 30 giorni per commentare

la decisione della Marina. Le donne compongono circa il 15 per cento degli oltre 336 mila militari nella Marina Usa. Possono imbarcarsi sulle navi, ma fino ad ora non sui sottomarini perché ciò si è ritenuto comportasse troppi disagi date le condi-

zioni di vita a bordo. Aprire i sottomarini alle donne costituisce così un ulteriore passo verso l'estendersi del ruolo di queste nelle forze armate degli Stati Uniti. Nel 2008 per la prima volta

una donna ha raggiunto il grado di generale a quattro stelle. Le donne sono tuttavia ancora escluse da ruoli di combattimento in prima linea, nonostante di fatto corrano simili rischi nei teatri come Iraq e Afghanistan dove l'azione degli insorti può avere luogo ovunque, così come incombe su tutti la minaccia degli ordigni di fattura artigianale



Un sommergibile della Us Navy

«TROPPI COSTI AGGIUNTIVI»

L'Europa contro lo scanner al 100% nelle dogane

Dure parole dalla commissione europea nei confronti della proposta, avanzata dagli Stati Uniti, di passare allo scanner tutta la merce in import diretta da Paesi stranieri verso i porti a stelle e strisce.

La commissione per la Tassazione e le Dogane dell'Unione ha infatti ribadito che «Implementare a 100 per cento le attività di scannerizzazione della merce dovrebbe richiedere investimenti enormi, aumentare i costi di trasporto».

Un costo che dovrebbe ricadere in maniera insostenibile sui porti europei, dice la commissione, e in tempi relativamente stretti, se il provvedimento della scannerizzazione al 100 per cento dovesse entrare in vigore come è previsto, e cioè a partire dal primo luglio del 2012.

In particolare, l'Europa dovrebbe investire 280 milioni di euro per equipaggiare di scanner tutti i porti interessati, più una serie di «infrastrutture collegate» per un valore complessivo di 430 milioni di euro. I costi operativi aumenterebbero di circa 200 milioni di euro l'anno.

PROTESTA CONTRO L'AUSTERITÀ

Sciopero in Grecia trasporti bloccati in tutto il Paese

Traghetti e altre navi sono rimaste bloccate nei porti della Grecia ieri mattina, dopo che i sindacati hanno indetto uno sciopero generale per opporsi alle misure di austerità decise dal governo. Tutta la Grecia è paralizzata. Centinaia di migliaia di lavoratori hanno incrociato le braccia. Non sono rimaste ferme solo le navi: bloccati anche aerei e treni. Chiusi ai turisti persino i siti archeologici, compresa l'Acropoli. Due manifestazioni separate sono state organizzate ad Atene dai sindacati. «Il popolo greco è ben consapevole che la situazione fiscale del Paese è terribile... ma le misure (adottate dal governo, ndr) non sono corrette» ha denunciato il capo del sindacato Gsee, Yiannis Panagopoulos, chiedendo «un'equa distribuzione degli oneri in modo che i lavoratori dipendenti e i pensionati non paghino il prezzo per una crisi che non hanno creato loro». Il piano di austerità adottato dal governo prevede la riduzione del deficit dal 12,8% al 2,8% nei prossimi quattro anni attraverso il congelamento dei salari pubblici e il blocco delle assunzioni.

Traffici in crescita a Marsiglia

Nel mese di gennaio il porto di Marsiglia ha movimentato 6.541.000 tonnellate di merci, il 10% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Le merci varie hanno registrato un incremento del 21% a 1,2 milioni di tonnellate, di cui 817 mila tonnellate in container (+35%), 253 mila tonnellate di rotabili (-11%) e 161 mila tonnellate di carichi convenzionali (+33%). La movimentazione container è cresciuta del 27% a 84.029 teu. Il traffico dei passeggeri ha registrato un incremento del 5% a 62.000 passeggeri

PIRATI SOMALI

Due attacchi

Dopo alcune settimane relativamente calme, anche a causa delle difficili condizioni meteo marine, nel fine settimana i pirati somali hanno tentato due attacchi, uno ad una petroliera ed uno ad una portacontainer. Il primo attacco si è concluso con l'intervento di alcune navi militari e di un elicottero, che hanno portato all'arresto di otto persone. Nel secondo caso i pirati sono stati intercettati e messi in fuga da una nave militare turca.

INFORMARE

Il “federalismo stradale” è il vero valore aggiunto dell'economia del nord-est italiano

Meeting del Propeller di Venezia sulle infrastrutture del Veneto

Negli ultimi anni per promuovere lo sviluppo della logistica terrestre si punta a dare impulso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e marittimi (autostrade del mare). Eppure la rete stradale continua ad essere vitale per la logistica italiana. Tale importanza è stata evidenziata nel corso del meeting del Propeller Club Port of Venice sul tema “Le infrastrutture del Veneto: un valore aggiunto nell'interscambio economico del nord-est” tenutosi martedì scorso presso la Stazione Marittima della Venezia Terminal Passeggeri (VTP).

Non è solo il “passante” di Mestre a fare grande il Veneto nello scenario infrastrutturale italiano - è stato rilevato - ma le tante altre opere in corso di progettazione o di realizzazione portate avanti con l'obiettivo di dare alla regione la leadership del “federalismo stradale”. Ed è proprio il federalismo stradale che rappresenta nell'economia del nord-est italiano il vero valore aggiunto per accelerare la funzione di porti, aeroporti ed interporti veneti quali generatori e polarizzatori di traffico proprio grazie a quella riconquistata competitività che ha uno dei suoi maggiori punti di forza nella riduzione di tempi e costi del trasporto.

Le infrastrutture realizzate, in corso di progettazione o già cantierate nel Veneto sono state elencate dall'assessore regionale ai Trasporti, Renato Chisso: «la Pedemontana Veneta, la Romea commerciale e il collegamento Orte-Passante di Mestre, oltre alla rete idroviaria con i porti di Venezia, Chioggia e Porto Levante - ha sottolineato l'assessore - rappresentano il core business di una nuova politica del trasporto che fa della nostra Regione un “bridge” attrezzato per tutto il nord-est italiano nell'interscambio al servizio della nuova Europa».

«In questo quadro, come appare evidente - ha osservato il presidente del Propeller, Massimo Bernardo - non bastano solo strade, autostrade, idrovie, porti e aeroporti disseminati sul territorio, ma appare sempre più urgente l'esigenza di mettere a sistema tutto l'apparato infrastrutturale consolidando una nuova politica del trasporto che miri all'integrazione di queste singole realtà privilegiando la logistica avanzata, una corretta ed adeguata urbanizzazione dei siti e la scelta di vettori e di gestori affidabili: il tutto implementato da grandi professionalità ma, soprattutto, da un'ampia visione d'insieme non drogata da anacronistici progetti faraonici che troppo spesso hanno rappresentato e rappresentano solo inutili alibi propri della politica del non fare».

Porto di Civitavecchia e Centro Agroalimentare Roma mettono in moto il progetto “Iside”

Tra gli obiettivi c'è la riattivazione del “Green Corridor”, il trattato per facilitare le importazioni di prodotti ortofrutticoli egiziani

Oggi a Guidonia l'Autorità Portuale di Civitavecchia e il CAR (Centro Agroalimentare Roma) hanno presentato gli sviluppi e le prospettive del progetto “Iside”, il cui contenuto era stato anticipato nei giorni scorsi in occasione del salone Fruit Logistica di Berlino (*informARE* dell'[8 febbraio](#) 2010).

L'iniziativa, che ha portato i due partner a sottoscrivere una specifica lettera d'intenti, prevede la cooperazione tra lo scalo portuale e l'agromercato con l'obiettivo di ampliare l'offerta nei confronti del settore del trasporto, della logistica e della distribuzione ortofrutticola e di contrastare la concorrenza di agguerriti competitors esteri e dei nuovi players mediterranei.

Il progetto prevede la creazione in Egitto di un impianto di stoccaggio, trattamento e valorizzazione dell'ortofrutta da collegare ad un sistema logistico-distributivo che importi in Italia via Civitavecchia (su traghetti ro-ro) derrate non concorrenziali con quelle italiane per riesportarle in Europa dell'Est.

Entro il 2011 il progetto sarà gestito da una società di scopo guidata dal CAR e costituita con azionisti selezionati d'intesa con SIMEST Spa (Società Italiana per le Imprese all'Estero), che nelle vesti di advisor pubblico sta curando un piano di impresa per concretizzare le ambizioni internazionali del CAR e dei suoi grossisti ortofrutticoli più competitivi.

Uno dei principali obiettivi del progetto è la riattivazione del “Green Corridor”, il trattato italo-egiziano siglato nel 2002 per facilitare le importazioni di prodotti ortofrutticoli egiziani, ma in termini di compatibilità non concorrenziale con quella italiana per prezzi e stagioni, da riesportare in Europa in parallelo ad esportazioni italiane in Egitto.

Oggi - hanno spiegato l'Autorità Portuale e il CAR - il “Corridoio” appare semichiuso: pastoie burocratiche, rivalità tra porti italiani, ostilità dal mondo agricolo, concorrenza da altri Paesi, disinteresse nei nostri trader. Di recente - hanno ricordato - il ministro alle Politiche agricole, alimentari e forestali, Luca Zaia, è andato in Egitto a parlare di Green Corridor e Green Trade Initiative (il piano commerciale collegato) e il governo italiano vuol superare rigidità e ritardi a causa dei quali molte derrate ortofrutticole in arrivo in Italia dal Mediterraneo, o raccolte in Italia, vengono prima triangolate e rincarate dagli spostamenti logistici fra Spagna (Algesiras e Barcellona), Francia (Perpignan), Belgio (Anversa) e Germania (Duisburg).

«L'Italia - ha confermato Arturo Carpignoli, responsabile dell'apposita equipe di lavoro del CAR - viene aggirata e spesso colonizzata dalle direttrici egemoniche delle importazioni dai Paesi esteri, che stanno erodendo il primato italiano delle esportazioni del settore. Il “Progetto Iside” tutela interessi nazionali vitali».

«L'intesa con il CAR - ha detto il segretario generale dell'Autorità Portuale, Giuseppe Guacci - aprirà nuovi scenari e nuovi traffici al porto laziale, che si potrà collegare con l'Egitto e i mercati dell'est Europa diventando base logistica del CAR e di altri soggetti commerciali per scambi da avviare con accordi stipulati con paesi interessati. Senza contare, nella nuova ottica del federalismo fiscale - ha osservato - l'importanza di sdoganare la merce nei porti laziali, consentendo alla Regione di introitare il gettito IVA dell'import, auspicando che poi parte di queste risorse possa essere reinvestita per potenziare le infrastrutture portuali grazie alle quali si producono queste nuove entrate».

Autorità Portuale della Spezia

«L'agroalimentare - ha sottolineato il presidente della Autorità Portuale, Fabio Ciani - è tra i settori che negli ultimi anni ha visto il maggior incremento di traffici nel porto, dove un apposito terminal possiede già spazi, strutture, tecnologie necessarie. La crescita già registrata specie nei traffici di banane, stabili pure in un anno difficile come il 2009, andrà sostenuta nel 2010 con volumi di traffico ulteriori. In tal senso, l'accordo con il CAR è utile per fare del porto di Civitavecchia la porta del mercato romano anche per l'ortofrutta».

«La nascente alleanza - ha precisato Massimo Pallottini, amministratore delegato di Cargest, la società di gestione del CAR - non sarà monopolistica o esclusiva. Vuol essere maggioritaria e riorientare nell'interesse nazionale direttrici e tendenze che penalizzano oggi l'Italia. In questa logica dovranno rientrare agevolazioni all'export di eccellenze laziali, garanzie di idoneità fitosanitaria per i prodotti in arrivo, investimenti per lanciare le economie laziali nel Mediterraneo tramite sistemi, reti e piattaforme logistiche come il CAR».

Il presidente di Cargest, Giuseppe Biscari, ha evidenziato la partenza positiva registrata dal progetto già alla fiera di Berlino, dove - ha spiegato - «nello stand condiviso dai due enti non son entrati meno di cento operatori economici, soprattutto egiziani ed esteuropei, disposti a dar sponda al nostro progetto e alle merci che movimenterà anche nell'interesse dei produttori italiani».

INFORMARE

Lo stato di avanzamento del progetto della Global Maritime Community italiana

Se ne discuterà il 5 marzo a Genova nel corso di un convegno organizzato dal Propeller Club

Il prossimo 5 marzo alle ore 15.30, presso la sala convegni del ristorante “La Marina” alla Fiera di Genova, si terrà un convegno sul tema “La Global Maritime Community in Italia” organizzato dal Propeller Club Port of Genoa.

La Global Maritime Community - ha ricordato il Propeller - è un progetto lanciato nel corso della “48 Ore del Mare” del giugno 2008 dal presidente di Confitarma, Nicola Coccia, che ha come obiettivo la costituzione di un sistema che faccia dell'Italia la base operativa di servizi integrati alla comunità marittima internazionale e che colga quindi proprio dall'economia globale opportunità uniche e irripetibili di creazione di ricchezza e di occupazione. Con l'incontro organizzato dal Propeller si intende verificare, dopo circa due anni, lo stato di avanzamento di questo progetto.

Sono in programma le relazioni di Nicola Coccia (presidente Confitarma), Anton Francesco Albertoni (presidente UCINA), Filippo Gallo (presidente Federagenti) e Ugo Salerno (amministratore delegato RINA). Sono attesi gli interventi di Angelo Ansaldo (consigliere Federazione del Mare, consigliere Comitato delle Assicurazioni Marittime di Genova, direttore centrale SIAT), Mauro Iguera (amministratore delegato Cambiaso Risso & C. Assicurazioni), Piero Lazzeri (presidente Fedespedi), Antonello Lupo (Studio Legale Portolano Colella Cavallo), Luigi Macchiola (direttore generale Leasing & Factoring Monte dei Paschi di Siena), Giuseppe Rizzo (presidente Giovani Armatori - Confitarma) e Massimo Zanieri (Head of Shipping Finance Italy - Financing & Advisory - Unicredit Corporate Banking Spa). Modererà e presenterà l'incontro Vincenzo Silvestrini. È prevista la partecipazione, per le conclusioni finali, di Luigi Grillo, presidente della Commissione Lavori pubblici, comunicazioni del Senato.