

DISTRETTO LIGURE TECNOLOGIE MARINE

## Il primo workshop per le aziende associate

Si è tenuto nel pomeriggio di giovedì 24 marzo nella Sala Marmori della Camera di Commercio della Spezia un workshop informativo dedicato alle aziende associate, per arrivare, in tempi brevi, alla presentazione di progetti di prevalente ricerca industriale organizzato dal Consiglio di Amministrazione del Distretto Ligure Tecnologie Marine, su proposta del Comitato Tecnico Scientifico. «Con questo work-shop - ha spiegato il Presidente dell'Autorità Portuale **Lorenzo Forcieri** - forniamo alle aziende le informazioni necessarie per poter cominciare a predisporre ciascuna i propri progetti, che speria-

mo arrivino in tempi brevi. Come Distretto poi noi dobbiamo approvarli e poi inoltrarli entro giugno-settembre al Ministero dell'Università e della Ricerca» «In questo senso - ha proseguito **Forcieri** - abbiamo 21 milioni a disposizione che vorremo cominciare ad attivare già entro la fine dell'anno o al massimo nei primi mesi dell'anno prossimo. Si tratta di progetti di ricerca e innovazione di prodotto, processi, cambiamenti e studi, che costituiscono una possibilità per le imprese di aumentare la loro competitività in un momento difficile per la nostra economia»



MUNAFÒ (UDC)

## "Servono una Port Authority regionale e sicurezza"



**LA SPEZIA** - "I porti sono importantissimi per la nostra economia e dobbiamo renderli competitivi" - dichiara l'avvocato **Paolo Munafò, candidato alle regionali nella lista UDC.**

"Una delle mie proposte - dice Munafò - è quella di costituire una Autorità Portuale unica per

tutta la Liguria, in modo che sia favorito il coordinamento dell'intera attività e possa essere applicato con successo il principio della sussidiarietà tra i porti liguri, a beneficio dell'attività complessiva degli scali che si traduce poi in positive ricadute per la nostra economia, sotto tutti i punti di vista. Altro tema

collegato, sul quale mi voglio impegnare - aggiunge il portacolori dello Scudo Crociato - è quello della sicurezza nei porti ed in tutti gli altri ambienti di lavoro: è intollerabile che un lavoratore possa lì ferirsi o, addirittura, perdere la vita. **Servono più controlli e più risorse per effettuarli!**".

IL "TERMINAL SECCO" AL VIA A GIUGNO

# L'Autorità portuale sbarca a Rivalta

Gavio e Fagioli pronti ad accogliere nell'azionariato di Rte anche Regione Piemonte

**SAMUELE CAFASSO**

**GENOVA.** Più di un aumento di capitale è un'investitura ufficiale, il sigillo degli enti pubblici piemontesi e liguri al disegno logistico portato avanti dal tandem gruppo Fagioli-Gruppo Gavio per il porto di Genova. Ieri Rte, la società Rivalta Terminal Europa partecipata da Gavio e Fagioli, ha deliberato in assemblea dei soci l'ingresso nell'azionariato di Finpiemonte Partecipazioni (e quindi Regione Piemonte) e **Autorità portuale** di Genova, con quote pari al 5%. Palazzo San Giorgio, in verità, deve ancora deliberare in Comitato il via libera all'investimento, pari a un milione e duecentomila euro. Ostacoli all'orizzonte, però, non se ne vedono anche se il rappresentante dei terminalisti, Beppe Costa, spiega che «sull'operazione dobbiamo ancora decidere». Sarà, comunque, un esperimento pilota per il governo del sistema porti-retroporti.

«L'ingresso di questi importanti enti nel capitale - scrive la società Rte in una nota (c'è anche Confindustria Alessandria) - sottolinea la piena e completa riuscita di un progetto significativo per lo sviluppo sostenibile del territorio». Terminal Rivalta Europa, al momento in costruzione (taglio del nastro previsto a maggio-

giugno), è una grande piattaforma logistica per i container che sorgerà a

fianco dell'interporto di Rivalta, già oggi collegato al porto di Voltri con due treni al giorno (un terzo è allo studio). E la realizzazione pratica, con fondi privati, di quel "porto secco" o "porto lungo" per molto tempo auspicato da enti pubblici locali liguri e piemontesi come via maestra per dare respiro alle banchine liguri, stoccando le merci che non trovano spazio sui moli nei piazzali oltre-Appennino, collegati via treno col porto.

In attesa che gli enti pubblici portino avanti il progetto per il retroporto di Alessandria, Rivalta così si prepara

a partire: nell'azionariato è presente anche la Provincia di Alessandria e i Comuni di Tortona e Alessandria. L'obiettivo è movimentare 400.000 teu l'anno, una cifra di tutto rispetto. Ovviamente collegamenti ferroviari permettendo.

Per il tandem Fagioli-Gavio, soprattutto per quest'ultimo gruppo, è un nuovo passo nella creazione di una rete di società fortemente focalizzate sul porto di Genova. Ci sono i terminal - il Multipurpose conquistato col gruppo Messina - il retroporto Rte e anche i treni visto che la società Fuorimuro srl, che gestirà le

manovre ferroviarie e i servizi navetta, è partecipata al 33% proprio da Rivalta Terminal Europa. Una concentrazione così forte, ovviamente, alimenta qualche sospetto tra i concorrenti che temono di essere schiacciati da un gruppo presente in tutte le attività nevralgiche dello scalo.

Ma, proprio per evitare di alimentare questi sospetti, il Rivalta Terminal Europa ha scelto la via dei "cancelli aperti": «Per adesso l'azionariato è questo - spiegano i manager della società di cui è presidente Bruno Binasco (già braccio destro di Marcellino Gavio) - ma ovviamente avevamo già detto in passato che siamo pronti all'ingresso di nuovi soci, anche terminalisti. Lavoriamo in una logica di sistema: per riempire questi piazzali non basteranno certo i traffici del Multipurpose. Saremo un terminal al servizio di tutti». La presenza nell'azionariato **dell'Autorità portuale** è una ulteriore garanzia.

Intanto oggi, in Comitato portuale a Genova, verrà comunicato il risultato della gara per il Multipurpose che ha visto vincenti la coppia Messina-Gavio. La votazione sull'assegnazione del terminal arriverà però in un secondo tempo, dopo gli adempimenti burocratici da parte della cordata vincente.

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

---

---

LO SCONTRO CON LA PROCURA

# APONTE: «VADO VIA DA GENOVA» MERLO: «L'ARMATORE CI RIPENSI»

L'INCHIESTA della procura sulla gestione delle aree portuali che va avanti dal 2007, comunque vada a finire la vicenda processuale, ha già avuto le sue importanti conseguenze sugli scenari presenti e futuri del mondo marittimo genovese.

Ha fatto parecchio rumore la recente presa di posizione di Gianluigi Aponte, il secondo armatore al mondo, che il sette marzo scorso si diceva pronto a «cancellare» il nome di Genova dal futuro della sua Msc. «Non mi piace il clima che si è creato in quella città. Senza volerlo sto passando un guaio giudiziario. Non investirò mai più un euro a Genova né in Italia», ha promesso Aponte, evidentemente seccato per il suo coinvolgimento nella maxi-inchiesta che aveva già toccato molti suoi colleghi.

La minaccia dell'armatore ha

messo sul chi vive il presidente del porto Gianni Merlo («Aponte ci ripensi») e anche la politica, con il sindaco Marta Vincenzi che il giorno dopo la sparata cercava di gettare acqua sul fuoco ricordando il progetto per il centro direzionale di Msc a Genova. E poi rivolgeva ai magistrati un invito a muoversi con celerità: «Si chiuda presto l'in-

chiesta sulle concessioni demania-  
li o Genova potrebbe esserne dan-  
neggiata».

Un'esortazione a far presto perché «le gare che non si concludono per mancanza di trasparenza o danno vita ad infiniti ricorsi bloccano tutto e alla fine ci rimette la città», un appello che non ha lasciato indifferente Francesco Lalla. Il procuratore capo ha infatti dato ragione al sindaco ma non ha affatto sconfessato l'inchiesta dei suoi Pm: «Gli accertamenti rischiano di essere un freno allo sviluppo, ma queste sono indagini complicate che vanno portate avanti bene e non di fretta. E poi l'inchiesta principale, quella sul Multipurpose, si è conclusa ed è già in fase di udienza preliminare». Come a dire che adesso la palla passa i giudici e a giocarla velocemente dovranno essere loro.

---

---

IL FASCICOLO

**Nel mirino  
dell'imprenditore  
«il clima  
giustizialista che si  
è creato in città»**

LA BATTAGLIA SULLE BANCHINE

# Multipurpose, la procura affila di nuovo le armi

Dopo la contro-indagine di Novi, il pm prepara una nuova memoria

## L'INCHIESTA

LA IGNAZIO Messina sceglie il più blindato dei silenzi per commentare le 699 pagine della contro inchiesta di Giovanni Novi, depositata nei giorni scorsi nell'ufficio del giudice dai suoi avvocati, Cesare Manzitti e Cesare Corti Galeazzi, e rivelata dal *Secolo XIX*. Nessun commento alla storia del bigliettino dello zio Giorgio, mancato due anni fa, messaggio inviato, secondo quanto ricostruito dai legali dell'ex presidente dell'Autorità portuale, a Novi con «ancora un bravo» scritto in segno di apprezzamento verso «la soluzione finale» predisposta per l'assegnazione degli spazi del terminal Multipurpose. Uno degli «assi nella manica» calati da Novi, insieme a una lettera di Msc al suo predecessore, Giuliano Galanti, con la quale la società armatoriale motivava la sua scelta di ritirarsi dalle trattative su ponte Libia.

I giochi erano già fatti prima ancora dell'insediamento dell'ex numero uno di Palazzo San Giorgio ora al centro di una delle udienze preliminari più drammatiche degli ultimi anni? Questo sostiene Novi, ma è di tutt'altro avviso la Procura, che sta organizzandosi, con una nuova e ancora più approfondita memoria di

accusa, per dare l'ultimo attacco al regista della «grande spartizione» e ai suoi presunti complici, nell'udienza decisiva fissata per il prossimo 12 aprile. Allora, ascoltate le conclusioni delle parti, toccherà al giudice Maurizio De Matteis indicare chi eventualmente mandare a giudizio e per quali reati.

L'indagine sugli ultimi tre anni di gestione del porto di Genova, condotta dai pubblici ministeri Enrico Zucca, Walter Cotugno e Mario Morisani, prese avvio nel 2007 dopo le denunce dell'armatore Messina sulle intimidazioni ricevute nel corso della tenzone per il Multipurpose allo scopo di fare spazio a Tirrenia; e si concretizzò nei provvedimenti più clamorosi, tra cui l'arresto di Novi, scattato il 4 febbraio 2008. Gli imputati, oltre a Novi, sono l'ex segretario generale dell'Autorità Alessandro Carena, l'allora dirigente e attuale presidente di Stazioni Marittime Filippo Schiaffino, l'ex consulente e docente universitario Sergio Maria Carbone, l'avvocato generale dello Stato Giuseppe Novaresi, il vice presidente della Culmv Walter Marchelli, l'imprenditore Aldo Spinelli e l'armatore Aldo Grimaldi.

Le accuse sono di turbativa d'asta, concussioni e truffa.

La turbativa d'asta: riguarda la procedura per l'assegnazione delle banchine, spazi strategici per rilanciare il porto. Secondo l'accusa si

trattava di una gara e quindi l'arbitro, cioè l'Autorità portuale, non poteva discutere con i giocatori in campo e soprattutto decidere il risultato della partita. Novi avrebbe convinto Msc a farsi da parte promettendo ad Apon-te uno spazio a calata Bettolo, un'altra banchina prossima a essere assegnata, e al contempo avrebbe minacciato i Messina cercando di costringerli ad abbassare le pretese sui moli al centro della trattativa e ritirare i ricorsi al Tar che imbrigliavano lo sviluppo dello scalo. Questa è la presunta concussionione. E poi la truffa. Questa riguarda l'indennizzo per la gestione transitoria del terminal Multipurpose, pari a un milione e 700 mila euro, che il Comitato portuale, ingannato da Novi e dai suoi presunti complici, avrebbe assicurato alla Culmv, la Compagnia unica del porto. Pagamento, sempre secondo l'atto d'accusa della Procura, per ottenere il quale non furono presentate giustificazioni scritte relative alle spese sostenute. E proprio la presunta «santa alleanza» tra la Compagnia e Novi, secondo il pm finalizzata a creare le premesse per la continuità al vertice di Palazzo San Giorgio, sarebbe il grande movente di tutta l'operazione sotto accusa. E l'assegnazione a Tirrenia delle banchine più preziose del porto di Genova rappresentavano il coronamento dell'intera strategia. Perché? Perché Tirrenia era di fatto obbligata ad avvalersi dei camalli della Culmv.

GRUPPO ORSERO

## Due nuove maxi-gru per il Reefer Terminal

Sono dotate di un braccio lungo 48 metri. In aumento i traffici: più 28 per cento nei primi due mesi dell'anno

**VADO LIGURE.** Sono entrate in funzione le due nuove gru acquistate dal Reefer Terminal e consegnate nei giorni scorsi.

I due colossi di tipo "Ship-to-shore" (letteralmente dal mare alla terra) sono stati costruiti dall'americana Paceco Corporation ed erano in servizio nel porto di Gioia Tauro.

Le gru, dotate di uno sbraccio di 48,5 metri, adatto ad operare su navi da settemila teu, sono arrivate a Portovado a bordo di due chiatte.

La prima ha attraccato lunedì pomeriggio ed ha scaricato a terra

una gru, montata nell'arco di una sola giornata di lavoro, la seconda gru è stata posizionata sulla banchina mercoledì.

Nel giro di 48 ore entrambe le strutture erano così pronte ad entrare in servizio.

Per il Reefer Terminal l'arrivo delle due nuove gru deve essere letto come un segnale di ottimismo.

Il gruppo infatti "avverte" i segnali di ripresa nel settore dei trasporti marittimi, in particolare dei container, dopo un 2009 nero.

Contando sulla nuova espansio-

ne dei traffici internazionali, il gruppo Orsero risulta l'unico operatore dell'Italia settentrionale che investe e evidenzia un aumento dei traffici.

I dati provvisori indicano un incremento del 28%, relativo ai mesi di gennaio e febbraio rapportati allo stesso periodo del 2009.

Meno marcato, ma sempre caratterizzato dal segno positivo, il trend delle merci varie, che ha fatto registrare un aumento del 7%. Ancora in difficoltà, invece, il settore dei prodotti petroliferi.

**G. V.**

IL SECOLO XIX

## **IL CASO PETROLIG**

# **Servizi a terzi l'azienda “in pausa di riflessione”**

**VADO.** Si apre uno spiraglio nel caso dei lavoratori della Petrolig. La sede dell'Unione industriali di Savona ha ospitato un incontro fra i rappresentanti sindacali e l'azienda, che opera con un deposito costiero a Vado e aveva annunciato di voler terzializzare i servizi in banchina riducendo nel frattempo il personale da 26 a 22 unità. Il primo risultato della trattativa è stato il congelamento dell'operazione da parte della Petrolig, che si è riservata un periodo di verifica prima di comunicare le proprie decisioni. È probabile, a questo punto, che l'azienda torni al tavolo delle trattative dopo le festività pasquali. Il sindacato ha ribadito che non sono intenzionati ad accettare la terzializzazione né diminuzioni di organico, considerando che le attività portuali sono in espansione e che il progetto della piattaforma potrebbe riservare sviluppi importanti. Il segretario provinciale della Filcem-Cgil, Fulvio Berruti, esprime comunque un prudente ottimismo: «Stiamo trattando con un'azienda importante per il territorio, che non si è mai stata ostile con il sindacato. Per il momento è positivo che abbia accettato una riflessione, pur non tornando ancora sulle sue decisioni. Abbiamo spiegato che non è assolutamente accettabile che i primi utilizzatori della banchina partano con un "gap" occupazionale negativo. Se i traffici sono in aumento, la Petrolig non può essere avulsa dal contesto. Tra l'altro già oggi l'organico è sottodimensionato». Degli originari 26 dipendenti, infatti, due stanno smaltendo le ferie e poi passeranno direttamente alla pensione, altri due sono fermi. I sindacati hanno quindi chiesto di procedere al più presto con quattro assunzioni in modo da tornare a 26 unità.

## **Entro 2010 il Piano logistico nazionale**

GENOVA - «Un piano logistico nazionale è quello che il governo vuole realizzare entro quest'anno per poter tornare a crescere di più in Europa», ha dichiarato il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, che presiede la consulta dei trasporti e della logistica, a margine del-  
**(continua in ultima pagina)**

## **Entro 2010 il Piano**

l'assemblea Spediporto di Genova.

«Investendo nei porti, nelle infrastrutture e negli interporti - ha sottolineato Giachino - creeremo posti di lavoro e benessere per tutti. Infrastrutture e turismo sono le due carte che il nostro paese ha a disposizione per ritornare a crescere di più rispetto alla media europea e noi puntiamo su queste per avere sviluppo». «La Liguria - ha affermato Giachino - negli ultimi anni è cresciuta poco, è sotto la media italiana, ma nel piano nazionale della logistica i porti liguri avranno un ruolo prioritario, così come avrà grande importanza il retroporto, quello naturale della Liguria è la pianura piemontese e questo aiuterà la ripresa».

I porti Liguri sono fondamentali nel piano nazionale della logistica, ha sottolineato Giachino, a partire da Savona, che gode della possibilità di arrivo delle grandi navi, che in altri porti non possono arrivare a causa dell'ostilità politica per i dragaggi, La Spezia, che ha tra le sue peculiarità quella di essere strategica nel collegamento con il Brennero, e Genova capolinea del Corridoio 24 che, nella pianura piemontese incontrerà il Corridoio 5, il più importante di Europa, e in quell'incrocio si creerà la più grande area logistica del Sud Europa.

## Proposto sistema fra i porti di Trieste Monfalcone, Nogarò

TRIESTE - I porti del Friuli Venezia Giulia devono fare sistema e la Regione punta a creare un'unica **Autorità portuale** per gli scali di Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogarò.

Lo ha annunciato a Trieste l'assessore regionale ai Trasporti, Riccardo Riccardi, intervenendo a un convegno sul polo logistico che Unicredit vuole realizzare a Nord Est. «Non può essere - ha detto Riccardi - che in regione i tre porti

(continua in ultima pagina)



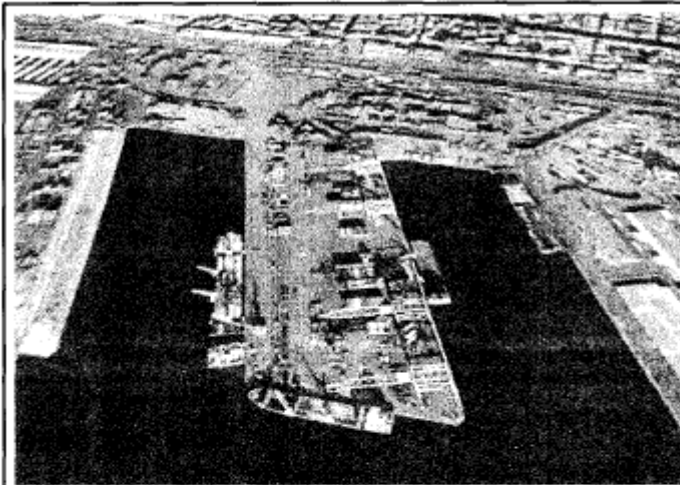
Riccardo Riccardi

## Proposto sistema

non ragionino assieme e immaginare di alzare barriere è l'errore più grosso che potremmo fare, pur riconoscendo che debbano essere rappresentate le istanze del territorio».

Riccardi ha parlato di «funzione di programmatore forte» della Regione, annunciando un'unica **Autorità portuale** regionale, la cui nomina - ha spiegato l'assessore - spetta al presidente della Regione d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Toccherà poi ad un provvedimento legislativo regionale - ha aggiunto - la costruzione giuridica della governance all'interno del quale si muoverà il progetto di Unicredit.

Riccardi ha aggiunto che il lavoro del tavolo Stato - Regione, per concretizzare il progetto Unicredit per il polo logistico di Trieste e Monfalcone, si sta concentrando in questi giorni soprattutto su verifiche di tipo giuridico, nella consapevolezza che eventuali poteri straordinari di gestione dello scalo non potranno che essere affidati a chi già oggi, come indicato dalle leggi in vigore, è chiamato a gestire i sistemi portuali.



Il terminal San Giorgio ubicato a Ponte Libia

## Tar Liguria ha respinto i ricorsi Multipurpose

GENOVA - Il Tar Liguria, con sentenze depositate Lunedì 22 Marzo, ha rigettato i ricorsi proposti dalle società Thermocar srl ed Angelo Pastorino srl contro il bando di gara sul Multipurpose.

In una nota, l'Autorità portuale di Genova, precisa che i giudici amministrativi, premesso che «la (continua in ultima pagina)

## Tar Liguria ha respinto

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 - prosegue la nota - 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 - conclude l'Authority - 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... ».





Bartolomeo Giachino

«Il direttore generale Dietvorst nel suo intervento ha svolto alcune considerazioni che a me piacciono tantissimo e che sovente mi trovo a fare» ha detto il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Bartolomeo Giachino, riferendosi ad alcuni aspetti - opportunità esistenti, eccessiva burocrazia, scarsa concretezza, eccetera - evidenziati dal manager olandese.

Nell'introdurre le sue riflessioni, Giachino ha brevemente ricordato la storia della "valigia delle Indie" cioè di quel periodo a cavallo tra Ottocento e Novecento, dopo l'apertura del Canale di Suez, in cui Brindisi era il porto cui facevano scalo le navi che trasportavano passeggeri e merci tra Londra e Bombay, prima che il collegamento fosse trasferito a Marsiglia. A Brindisi non vennero realizzate le strutture, le banchine, necessarie ad accogliere navi sempre più grandi. «E' la storia di una mancata occasione di sviluppo» ha detto il Sottosegretario proseguendo poi sui temi a lui molto cari quale la necessità di «far crescere di più l'Italia».

«Negli ultimi 15 anni siamo stati il Paese che è cresciuto meno in Europa perché abbiamo sbagliato la politica energetica dicendo "no" al nucleare e "no" ai rigassificatori e perché ci siamo fermati nella costruzione delle infrastrutture condizionati da posizioni ultra ambientaliste, "no Tav", eccetera. Abbiamo accumulato un gap logistico e infrastrutturale rispetto a Paesi peggio posizionati rispetto al nostro riguardo alle direttri-

## Le ricette di Giachino per competere nel "dopo crisi" Investire in porti e interporti e collegarli ai corridoi europei

ci di trasporto mondiale».

«Come classe politica abbiamo l'obbligo, una volta usciti dalla crisi, di far crescere il Paese al passo dell'Europa più progredita. Se non cresciamo di almeno 1,8 punti non saremo poi in grado in futuro di garantire gli stessi livelli di servizi sociali e pensionistici che ci siamo conquistati nel Dopoguerra anche grazie ad un grande personaggio politico di questa terra».

«Stiamo già cambiando la politica energetica. Dobbiamo cambiare anche la politica su infrastrutture e logistiche».

Dopo aver ricordato l'impegno e i provvedimenti presi dal Governo per contrastare la crisi, Giachino ha detto che è necessario inserire nel nostro sistema economico dei nuovi motori di sviluppo da lui individuati nel turismo e nella logistica e infrastrutture. «A me compete occuparmi di logistica» ha precisato il Sottosegretario. «Negli ultimi 8 anni la Puglia è una delle regioni italiane che è cresciuta meno: solo del 3,23%. La Puglia deve quindi credere e puntare più di altri su questi motori di sviluppo. Guardando lo scenario internazionale, guardando la sfida che abbiamo davanti, la partita che stiamo giocando ci vede perdenti nel primo tempo. Il primo tempo vede in vantaggio i porti del nord Europa, i sistemi logistici del nord Europa. Dobbiamo però giocare il secondo tempo e dobbiamo giocarlo cercando di ribaltare il risultato, cercando di vincere. I prossimi 10 anni ci devono vedere vincenti e per raggiungere il risultato dobbiamo partire subito, oggi, con i provvedimenti e le opere necessarie al nostro rilancio».

Il nostro primo obiettivo - ha continuato Giachino - è quello di riportare nei nostri scali quel 50% di merci dirette in Italia che oggi transitano dai porti del nord Europa o perché esistono difficoltà alle Dogane, o perché non ci sono fondali sufficienti per via del blocco dei dragaggi, o perché ci sono problemi nelle connessioni alle

reti ferroviarie e autostradali, o perché non abbiamo un'adeguata organizzazione all'interno dei porti, eccetera. Risultato: il 50% delle merci dirette via mare nel nostro Paese va verso i porti del nord Europa. Questa situazione determina una perdita di circa 0,5/0,6 punti di Pil tra tasse portuali e Iva che non incassiamo, tra lavoro logistico che viene a mancare. Le merci sbarcate nei porti del nord Europa raggiungono infatti il nostro Paese trasportate da aziende straniere. Attraverso gli investimenti in infrastrutture, in collegamenti, con una migliore organizzazione portuale e doganale, potremmo invece riappropriarci di queste merci e guardare anche più in là».

«Guardare più in là, puntare ai mercati europei, deve essere il nostro secondo importante obiettivo». Per raggiungerlo dobbiamo spingere forte sullo sviluppo dei grandi corridoi europei che interessano l'Italia - ha sottolineato Bartolomeo Giachino - . Tra le reti "Ten" del grande progetto lanciato da Delors troviamo il "Corridoio 5" da Lisbona a Kiev che comprende il tratto Torino - Lione e anche il "Corridoio 1" da Palermo a Berlino via Verona - Brennero a servizio della grande piattaforma logistica mediterranea rappresentata dalla nostra Penisola.

Il piano europeo delle reti "Ten" non prevedeva finanziamenti comunitari ma iniziative dei singoli governi. Così facendo ciascuno Stato ha investito nelle opere che più sentiva sue. La svolta in Italia c'è stata nel 2002 / 2003, con il precedente Governo Berlusconi, con l'approvazione della Legge Obiettivo, con i provvedimenti legati allo sviluppo delle Autostrade del Mare, con la legge sull'intermodalità. Nel 2003, nel semestre di presidenza italiana della Ue, grazie anche al contributo del compianto commissario Van Miert, il nostro Governo è riuscito a far approvare l'aggiornamento delle reti Ten con l'aggiunta del nuovo "Corridoio 24", il Genova - Rotterdam che fa diventare il porto di Genova lo

scalo più vicino al mercato europeo. Monaco di Baviera è più vicina a Genova o ai porti del nord Adriatico più di quanto lo siano i porti del nord Europa. Siamo l'unico Paese in Europa che ha tre corridoi che si incrociano sul suo territorio a Verona e a Novara. Siamo la più grande area logistica del sud Europa.

Ecco perché è importante investire nei porti e negli interporti e agganciarli a questa grande rete europea - ha proseguito il Sottosegretario - . Ecco perché è importante realizzare l'Alta Velocità tra Bari e Napoli di cui questo Governo ha finanziato il progetto; immettendosi sul "Corridoio 1", il Berlino - Palermo, permetterà a tutta la piattaforma logistica del sud Italia di agganciarci al resto d'Europa anche attraverso l'incrocio con il "Corridoio 5".

Con questo grande progetto conquistiamo una centralità nel trasporto merci in Europa. Qualsiasi porto del nostro Paese potrà smistare merci in tutta Europa diventando davvero competitivo rispetto agli scali del Nord - ha rilevato Giachino - . In questo modo i nostri porti potranno sfruttare al meglio i famosi 6 giorni di viaggio in meno per le merci che provengono da Oriente rispetto a Rotterdam, Amburgo o Anversa.

Allargando la nostra visione, puntando forte sulle reti Ten, dando il via al Terzo Valico, oltre che a riappropriarci delle nostre merci, che significa quel 0,5 / 0,6% di Pil che ricordavo prima, potremo lanciare al mondo il messaggio che i porti italiani sono quelli più vicini al mercato europeo, il più grande mercato di consumi del mondo, che sono ottimamente collegati via ferrovia e che il trasporto delle merci non è condizionato dai tempi di guida degli autisti dei tir. Così facendo - ha concluso Giachino - potremo arrivare a crescere come Paese anche di 2 punti di Pil annui, creando posti di lavoro e rendendo certi i servizi sociali e pensionistici che ci siamo conquistati».



Francesco Mariani

«Tra una posizione pessimista ed una ottimista basata su tante stupidaggini penso che sia bene individuare la realtà esistente. I porti - ha affermato Francesco Mariani, presidente dell'Autorità Portuale di Bari e vicepresidente di Assoport - sono il termometro dell'economia. Avvertono prima la crisi così come avvertono prima la ripresa. Nel sistema logistico e trasportistico del nostro Paese c'è una profonda crisi legata alla debolezza della nostra economia e del nostro assetto industriale. Avere delle certezze sul futuro è difficile in questo momento. In questo momento dobbiamo cercare di sopravvivere alla crisi. Oggi il settore marittimo portuale è lasciato a se stesso in una profonda disarticolazione e destrutturazione.

In questi mesi, ce lo ha ricordato il

## *I Balcani opportunità di sviluppo per la Puglia* **Sbloccare la riforma portuale e avviare autonomia finanziaria**

Sottosegretario, mentre la Presidenza del Consiglio ha trovato spazio per affrontare in termini di emergenza settori importanti della nostra economia, auto, meccanica e tessile, non ha ascoltato il settore logistico e marittimo - portuale. Solo un "pezzo", come detto da Giachino ha trovato ascolto: l'autotrasporto. Sotto la paura di un blocco sono stati trovati 750 milioni di euro.

Dobbiamo però affrontare anche il resto. Oggi non c'è un euro per i porti. Ci hanno tolto anche i soldi per le manutenzioni. La riforma della portualità e il discorso sull'autonomia finanziaria è ancora bloccata. Tremonti non ci ascolta, ma un pezzetto di Iva andrebbe lasciato ai porti perché potrebbe diventare immediatamente capacità di investimento. In questo modo creeremmo la condizione vera che chi più conta, più ha. Riguardo a tutto il discorso dei 5 giorni in meno di navigazione, rispetto agli scali del nord Europa, vorrei far presente che noi dal Far East riceviamo contenitori pieni e rimandiamo contenitori vuoti e che un nolo dal Far East è sceso a 350/360 euro. Se una nave trasporta contenitori destinati per il 70% nel nord Europa e per il 30% nel sud Europa, che interesse ha a scalare i nostri porti? Bisogna quindi invertire il ragionamento - ha proseguito il pre-

sidente dell'Autorità portuale di Bari - e dobbiamo quindi intervenire sulla debolezza cronica della nostra economia e del nostro sistema industriale. Dobbiamo lavorare per riappropriarci della nostra merce. Per far questo abbiamo bisogno di porti efficienti, di infrastrutture di collegamento. Dobbiamo intervenire nel settore ferroviario altrimenti i 5 giorni in meno di navigazione ce li siamo giocati. Aumentare i controlli sui container, per difendere il made in Italy, significa solo che i contenitori vanno a Rotterdam o a Barcellona perché là si possono muovere più velocemente. Altro aspetto è che il traffico merci non è solo container. Il traffico marittimo è invece fatto anche da rinfuse, da liquidi, da merci convenzionali, traghetti, ro-pax, ro-ro, crociere.

Dobbiamo anche smettere di pensare che il traffico sia solo Far East, che passi solo da Suez. Non è così. Nel nostro caso dobbiamo mettere la punta del compasso sulla Puglia e vedere quali sono i Paesi che possono rappresentare occasioni di sviluppo per le nostre aziende.

Il porto di Bari è interessato dalla prima linea in Adriatico di Autostrade del Mare: la Ravenna - Bari - Corinto e viceversa. Il resto sono tutte linee internazionali verso Grecia e

Balcani. Facciamo ogni anno circa 200 mila tir, che sono "parenti" di 400.000 teu, che arrivano dall'Azerbajon, dall'Iran, e poi proseguono verso la Lituania, Francia e Spagna per cui il ragionamento che si fa sulla Bari - Napoli è fondamentale. Fondamentale anche per rimettere quella merce su nave e farla proseguire verso la Spagna e la Francia. Dobbiamo aprire i confini e la nostra testa alla possibilità che le imprese pugliesi possano guardare con interesse, dal punto di vista produttivo, occasioni di sviluppo verso altre aree».

Riguardo al Nord Africa, Mariani ha detto che i porti di quell'area possono diventare per noi oltre che de concorrenti anche «opportunità di sviluppo come lo sono i Balcani».

«La Puglia - ha concluso il presidente - cerca di dare risposte di buon senso anche dal punto di vista infrastrutturale. Come Autorità portuale completeremo l'area di Maresabilla 300.000 metri quadrati e 1.500 metri lineari di banchina, non destinandoli al traffico contenitori, come pre visto in origine, ma mettendoli al servizio di quei traffici che saranno svolti in sinergia con l'interporto di Bari e con il distripark che dovrà nascere a Taranto. Questo vuol dire fare sistema in un Paese in cui fare sistemi è davvero complicato».

**NEL PRIMO BIMESTRE È IL SECONDO PAESE PER NUOVE COMMESSE DOPO LA GRECIA**

## **Ordini navali, la sorpresa è la Turchia**

*Il Paese approfitta dei prezzi bassi e piazza un investimento da 200 milioni*

**G**reci, tedeschi e cinesi hanno un motivo in più per preoccuparsi delle conseguenze della crisi. Gli spazi lasciati liberi rischiano di essere rapidamente occupati da nuovi soggetti. E' la Turchia la novità dello shipping in questo primo scorcio di 2010. La sorpresa arriva da dove in fondo lo si aspetterebbe meno: non l'industria navale, dove pure il paese euroasiatico ha saputo rafforzarsi in questi ultimi anni grazie al basso costo del lavoro e alla vicinanza coi clienti europei, ma proprio l'armamento. Secondo le ultime proiezioni di Clarkson, Ankara è al secondo posto nei primi due mesi di quest'anno per ordini di nuove navi, dopo la Grecia, ma prima della Cina, che aveva ottenuto il primato nel 2009.

La Turchia ha ordinato nei primi due mesi dell'anno otto navi per 200 milioni di dollari di valore, contro le venti navi da 400 milioni di dollari complessivi della Grecia. Si tratta di un aumento di 12 volte rispetto allo stesso periodo del 2009 e il doppio rispetto a tutto il 2009, quando dalla Turchia arrivarono ordini per soli 100 milioni di dollari. «Le richieste di nuove costruzioni – ha detto ad "Asiasis" il dirigente di un cantiere sudcoreano - da parte delle compagnie turche, attraverso broker stranieri è cresciuta molto quest'anno. I costruttori coreani sono attivamente impegnati ad acquisire gli ordini

che i turchi immettono sul mercato».

Il boom degli ordini da parte degli armatori turchi sarebbe il risultato della combinazione fra un'industria navale mondiale che ha toccato il punto più basso e sta cercando occasioni di business per risalire e il buon momento dell'economia anatolica, che non si è esposta finanziariamente prima della crisi e adesso ha risorse da spendere in un mercato dai prezzi stracciati. La Corea sta facendo la parte del leone nell'acquisire gli ordini della nuova aspirante potenza dello shipping, che anche a marzo continua a investire. Una settimana fa la compagnia Densa, ad esempio, ha ordinato due rinfusiere da 58.000 dwt a Stx e altre quattro a Samho shipbuilding. Ciner ha ordinato in febbraio due rinfusiere da 82.000 dwt ai cantieri Hyundai. Un'altra compagnia turca ha piazzato sempre a Samho due ordini per rinfusiere da 32.000 tonnellate. Un cantiere russo si è visto arrivare il 4 marzo la richiesta per dieci petroliere da 6.100 dwt.

Intanto le altre concorrenti, tradizionali potenze dello shipping, si mantengono a una certa distanza da Grecia e Turchia in questa provvisoria classifica degli investitori più attivi. Germania, Giappone, Cina e Hong Kong hanno ognuno piazzato ordini per circa 100 milioni di dollari nei mesi di gennaio e febbraio 2010.

**Alberto Ghiara**

**CRESCONO I TRAFFICI NEL PRIMO BIMESTRE 2010**



## **Due nuove gru per Vado**

**N**ei mesi di gennaio e febbraio 2010 la movimentazione container nel porto di Savona - Vado ha registrato un incremento del 28% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. La crescita per l'ortofrutta nella rada di Vado è stata del 7%.

La notizia arriva nel giorno in cui il terminal Reefer annuncia

l'installazione di due nuove gru di banchina. «Dopo la pulizia dei fondali terminata nei mesi scorsi che ha portato il pescaggio a 14,5 metri - informa una nota -, in questi giorni sono state consegnate due gru di banchina con uno sbraccio di 48,5 m che permetteranno di operare navi container con dimensioni fino a 7000 teu».

SEAN PARNELL CAMBIA ROTTA PER NON PERDERE IL BUSINESS

## Alaska e crociere, tregua tra governatore e compagnie

*Gli armatori: «Su di noi una pressione fiscale enorme». Ma ora le tasse potrebbero essere ridotte*

Il governatore dell'Alaska Sean Parnell non vuole rinunciare alle navi da crociera. Un passo importante è stato compiuto negli scorsi giorni nell'ambito della querelle che vede contrapposti da un lato lo Stato dell'Alaska e dall'altro le maggiori compagnie crocieristiche del mondo a causa delle crescenti tasse imposte a queste ultime dal governo locale.

La notizia del "cambiamento di rotta" del governatore Parnell giunge attraverso le pagine dell'*Anchorage Daily News*: le compagnie crocieristiche avrebbero accettato di far cadere un procedimento federale contro lo stato dell'Alaska a fronte di un taglio del 25% sulla controversa tassa di 46 dollari imposta su ogni passeggero transitante.

Secondo il *Daily News* l'accordo sarebbe stato raggiunto nel corso di una tavola rotonda tra Parnell e i dirigenti delle più grandi compagnie crocieristiche, la scorsa settimana, al Cruise Shipping di Miami, il più importante appuntamento mondiale del settore. La promessa riduzione (da 46 a 34,50 dollari su ogni crocerista) deve ancora essere approvata



Il vulcano Augustine, in Alaska

dal parlamento dell'Alaska. La riduzione eliminerebbe il 25% della tassa, percentuale che viene utilizzata per spese che non riguardano le "port communities" dello Stato e, per questo, - ribadiscono le compagnie di crociera - «illegale secondo la legge federale». La maggior parte della

compagnie che operano in Alaska - Princess, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line - ha notevolmente ridotto le presenze nei porti dello Stato nel corso del 2010 proprio a causa dell'innalzamento di tasse e tariffe e anche per l'introduzione di regolamenti che hanno reso molto

più complicato il business. Ulteriori tagli sono previsti per il 2011.

«La mole dei costi caricati sul nostro settore è astronomica e di certo non può portare vantaggi all'Alaska - ha dichiarato lo scorso settembre agli analisti di Wall Street Micky Arison, Chairman e Ceo della Carnival Corporation - Tutto ciò ci impedisce di raggiungere i numeri che potremmo toccare in alta stagione». La Carnival Corporation è la società madre di Princess e Holland America, i due maggiori players del mercato crocieristico dell'Alaska.

Negli stessi giorni anche Stein Kruse, Ceo della Holland America, ha inviato un severo monito allo Stato: «Se sarà necessario porteremo via le nostre navi. La movimentazione di crocieristi in Alaska è già scesa del 17% tra il 2009 e il 2010, registrando il primo calo degli ultimi tre decenni. L'Alaska è un paese meraviglioso - conclude Kruse - una delle più belle destinazioni per le crociere. Ma è giusto che adesso si renda conto che passeggeri e navi non andranno in Alaska con l'unico scopo di andare in Alaska».

Elisa Villa

INFORMARE

## **Nel porto di Genova il Voltri Terminal Europa apre i suoi gate alle scuole**

*Iniziano oggi le visite degli alunni nell'ambito del progetto “Cittadini del porto”*

Parte il programma di visite scolastiche al Voltri Terminal Europa (VTE) del porto di Genova grazie alla collaborazione della società terminalista con il Genoa Port Center e l'Autorità Portuale. Oggi due classi dell'istituto tecnico commerciale Casaregis-Einaudi oltrepasseranno per prime i varchi del terminal accompagnati nella visita dal personale messo a disposizione dall'azienda.

L'iniziativa fa parte del progetto “Cittadini del porto” cofinanziato da Fondazione Carige con l'obiettivo di creare una intera generazione di giovani che abbiano avuto l'occasione nel corso dei loro studi di conoscere direttamente la realtà del porto di Genova. In particolare si vuole fare scoprire ai giovani la complessa organizzazione del terminal e le diverse professionalità che, grazie ad avanzate tecnologie operative, assicurano il traffico ogni giorno di migliaia di container e di tonnellate di merce, in arrivo e in partenza.

L'iniziativa è la prima di una serie di attività di informazione e orientamento formativo promossa dal Genoa Port Center, centro espositivo-educativo del porto di Genova, che riunisce tutti i soggetti pubblici e privati della portualità genovese.

SHIP 2 SHORE

# **Al tandem Messina-Gavio la battaglia del Multipurpose**

**Ecco i progetti e i piani di investimento delle due cordate che hanno partecipato alla gara**

Per il momento c'è un vincitore ma le polemiche e i ricorsi sposteranno molto in avanti la conclusione della storia infinita legata all'ex-Terminal Multipurpose. La Commissione Tecnica dell'Autorità Portuale di Genova ha giudicato l'Associazione Temporanea d'Impresa composta dall'accoppiata Ignazio e Messina e Terminal San Giorgio vincitrice della gara pubblica indetta per assegnare in concessione fino al 2035 la aree di Ponte Libia e di Ponte Canepa.

In attesa che si riunisca il prossimo Comitato Portuale tenuto a esprimersi e a ratificare il risultato, è già partito un ricorso al TAR da parte di Pastorino che insieme a Musso e Spinelli compone il terzetto concorrente nella gara. "La vicenda non si chiuderà semplicemente con il passaggio in Comitato Portuale perché impugneremo il provvedimento chiedendo la sospensiva" anticipa Costanza Musso cui non è piaciuto il modo in cui è evoluta la vicenda. "Mentre manager di società genovesi si uniscono formando nuove alleanze, dobbiamo ancora una volta registrare che l'imprenditoria genovese non è stata capace di unire le forze per il bene del porto" afferma la contitolare del Gruppo Grendi. "Piuttosto che cercare una soluzione condivisa tra le due compagini, che avrebbe premesso di partire subito con le attività senza rischiare ricorsi sull'assegnazione, si è preferito andare allo scontro e la Commissione Tecnica ha attribuito un punteggio più alto all'Associazione Temporanea d'Impresa che ha promesso futuri investimenti piuttosto che maggiori traffici e occupazione".

Nel dettaglio, Gavio-Messina hanno garantito il riempimento dello specchio acqueo tra i moli Canepa e Libia (investimento da 50 milioni di euro) e un volume di traffici da 800.000 teus annui mentre il trio Spinelli-Musso-Pastorino, pur senza riempimento, avrebbe portato a regime nel porto di Genova 900.000 teus. "Per la nostra attività controllare il business terminalistico è una priorità assoluta a cui non possiamo rinunciare" puntualizza Costanza Musso, che non accetterebbe di rimanere sotto la Lanterna come cliente di un terminal.

Il punto di vista dei vincitori non si è fatto attendere, anche per rispondere alle tante polemiche che sono scoppiate intorno ai risultati della gara. "Premettiamo che era ed è ancora nostra intenzione evitare sterili polemiche in merito all'esito della gara per rispetto sia della Commissione d'Esame che del Comitato Portuale che deve ancora esprimersi e deliberare in merito, teniamo a precisare e chiarire che anche senza considerare i 25 punti assegnati alla nostra ATI per il riempimento dello specchio acqueo tra i moli Canepa e Libia, la valutazione della Commissione d'Esame è stata di 94,51 punti a favore della nostra ATI contro i 90,58 punti dell'ATI concorrente, con il risultato che siamo comunque vincitori rispetto ai nostri concorrenti con una differenza di 3,93 punti a nostro favore" spiega Ignazio Messina, portavoce dell'ATI messa in piedi con Gavio e Scerni (Rickmers non compare più nella compagine azionaria di Terminal San Giorgio da fine 2009, quando ha preferito rivendere allo stesso Scerni la propria partecipazione azionaria, rimanendo comunque cliente del terminal). "L'unico parametro in cui l'ATI concorrente ha ottenuto un miglior risultato (29,19 punti contro 25,96) è relativo a 'tipologie e volumi di traffico'. È vero che la nostra offerta è stata inizialmente ammessa con riserva, poi tuttavia sciolta, prima dell'esame dei Piani d'impresa e dei Programmi di investimento, accogliendo regolarmente la nostra istanza senza ulteriori condizioni e/o riserve".

## **Autorità Portuale della Spezia**

Messina ha infine smentito seccamente la notizia “completamente infondata”, di presunti contrasti fra Gavio e Messina, che la stampa locale genovese aveva sollevato. “Spiace sinceramente registrare come la volontà di polemizzare e denigrare l’ATI vincitrice, indugiando probabilmente su tendenziose notizie, prevalga sul buon senso e sulla realtà dei fatti”.