



● **VETRINA**
Già due inaugurazioni ma alaggi, vari e rimessaggi non decollano in mancanza di «titoli» ad operare

● **ALLARME**
Alcuni operatori hanno lanciato la spugna. Sos di Confartigianato, Cna e Confcommercio

CERIMONIE I tagli dei nastri ma la darsena non è ancora operativa

PAGLIARI

Pressing sulla darsena

Inaugurata, ma tarda la concessione al consorzio

DUE INAUGURAZIONI, quella della darsena (il 15 luglio scorso) e quella del ponte mobile (l'11 marzo a pochi giorni dalle elezioni...). Ma ancora calma piatta nello specchio acqueo deputato a costituire la nuova frontiera spezzina delle attività artigianali per la nautica, in quel di Pagliari. E «maretta», invece, che sale per iniziativa dalle associazioni di categoria - Confartigianato, Cna e Confcommercio - che 'tutelano' il consorzio degli operatori che hanno investito nel sito e che ancora aspettano di poter iniziare le attività di alaggio, varo e manutenzione delle barche: manca ancora all'appello, infatti, la concessione demaniale, conseguente alla complessa pratica di «demanializzazione» del sito realizzato attraverso l'escavazione. Marco Vignudelli, Giuliana Vatteroni e Roberto Martini - gli

INIZIATIVA
Le associazioni di categoria scrivono a Forciari: «Urge un incontro»

esponenti delle tre associazioni che più direttamente hanno seguito la nascita del consorzio - si sono decisi ieri a diffondere una lettera inviata fin dal 12 marzo scorso al presidente dell'Autorità portuale Lorenzo Forciari: «Abbiamo aspettato la chiusura delle urne, per evitare qualsiasi lettura politica dell'iniziativa» spiegano, precisando: «La questione è squisitamente economica e pesa sulle attività di impresa degli operatori, soprattutto in questo momento di crisi». Ma ecco il testo della lettera: «Le associazioni di categoria sono a richiederle un incontro urgente al fine di approfondire gli aspetti che hanno impedito a tuttoggi il rilascio della concessione per l'utilizzo dalla darsena di Pagliari. Fanno presente che due anni fa, su indicazione della società Antoniana e della stessa **Autorità portuale**, hanno costituito

un consorzio per gestire la darsena, formalizzando tale richiesta il 17 settembre 2008, allegando l'atto costitutivo e un regolamento per l'utilizzo degli spazi stessi. A tuttoggi, nonostante i numerosi incontri avuti dal presidente del consorzio, pur nell'assicurazione di tale concessione, nessun documento nemmeno a livello di bozza, è stato trasmesso al consorzio, nel frattempo le aziende hanno sostenuto spese significative per la messa regime delle opere necessarie alla gestione. Alcune aziende hanno anche lasciato il consorzio in quanto indisponibili a sostenere delle spese senza garanzie certe sulle modalità di utilizzo della darsena; occorre pertanto definire in tempi brevi tutti gli aspetti della concessione, per consentire al consorzio, anche attraverso una bozza preventiva, di esaminare e valutare gli obblighi conseguenti». Di qua la richiesta di un incontro, possibilmente a tamburo battente.

C.R.

«Lo sviluppo deve passare dalla nuova banchina»

La Pro Loco plaude **l'Autorità portuale** e rilancia

UN ALTRO tassello del mosaico in divenire per qualificare l'ospitalità nautico-turistica alle Grazie. E' quello costituito dalla nuova banchina realizzata ex novo dall'Autorità portuale a lato della strada che, dall'altezza del santuario, porta alla base del Varignano. Lì, fino all'anno scorso, c'erano ormeggiati piccoli natanti. «Il notevole investimento realizzato può giustificarsi solo con l'ospitalità di barche importanti,

soprattutto in transito, per alimentare un circuito virtuoso sul tessuto sociale, commerciale e produttivo del borgo». E' di questo parere il presidente della Pro Loco Giovanni Pegazzano che plaude all'assist **dell'Autorità portuale** al paese: «Un assist, è bene ricordarlo - precisa - avviato cinque anni fa e che ora sta arrivando al capolinea con la presidenza di Lorenzo Forcieri, al quale spettano le scelte su destinazione d'uso, concessione demaniale, in intesa col Comune, soprattutto a fronte della preventiva soluzione da dare a chi attraccava in precedenza la barca in quell'area».

Sì, c'è il «problema» di ricollocare i concessionari spezzini ed evitare conflitti di campanile...

«Egoisticamente parlando sarebbe meglio che venissero ricollocati da qualche parte alla Spezia, considerato l'apporto pressochè nullo che è derivato all'economia del paese e la maggior facilità che i diportisti avrebbero a raggiungere la barca in città... se anche loro trovassero spazi nel nuovo waterfront o nel Levante saremmo tutti più contenti. Ma, spazi a parte, c'è un problema di tempi... occorrono soluzioni rapide».

Quindi?

«Pur di disporre, fin dalla prossima estate, di una banchina che diventi volano dell'economia, penso che sia sostenibile una ricollocazione, magari temporanea, degli spezzini nelle

acque comunali, senza però ingolfare i centri storici di auto».

Lato Pezzino?

«Meglio sarebbe fra Panigaglia e Fezzano, in simmetria con le concessioni sull'altro lato della baia di Panigaglia. Ma se, come si sente dire, ci sono problemi di sicurezza per il terminal Snam, la ricollocazione alle Grazie diventa scontata. Chiederemo agli spezzini, come Pro Loco, di vivere il paese un po' più da turisti... non solo di usarlo...»

Vorreste concorrere all'ottenimento della concessione?

«Non è quello che ci preme. Comunque poi non ne avremmo titolo. Lì occorrono operatori di mestiere. Chiunque sarà, in seguito ad una gara che è garanzia di trasparenza e concorrenza, sappia che può contare su di noi per a far vivere e apprezzare il territorio ai diportisti che ormeggeranno in banchina. Auspichiamo che siano molte le barche d'epoca, per dare così ulteriore espansione a quello che, di fatto, è già, con la banchina di Ria e le banchine del cantiere navale Valdetaro, un porto museo. I raduni svolti

negli scorsi alle Grazie, tra vele latine e imbarcazioni storiche, con l'impegno in prima linea della Pro Loco, hanno aperto un processo promettente... Belle barche cariche di storia, coerenti con le tradizioni cantieristiche e marinaresche locali, costituiscono un valore estetico, culturale, oltretchè economico».

Intanto però, a Ria, dopo i lavori in banchina, sempre a cura dell'Autorità portuale, il fondale è diminuito e si è persa l'opportunità di accogliere barche importanti...

«Sì, sarebbe auspicabile il ripristino dei fondali e anche l'ottimizzazione dei lavori stessi che, qua e là, lasciano a desiderare... Anche per questo, prima di inaugurare la nuova banchina sarebbe opportuno che venissero realizzati due interventi auspicati e promessi...»

Quali?

«Una barriera floreale tra la spiaggia e la strada... Quando, ad esempio, d'estate c'è un funerale, quella contiguità fra dolore e svago è inaccettabile per chi soffre la perdita di un congiunto, di un amico... E poi sia anche realizzato il sistema di sedute all'esterno della Rotonda... darebbe un altro valore aggiunto al sito».

Corrado Ricci

DOPO LA SENTENZA DEL TAR, RICORSO AL CONSIGLIO DI STATO

«Cornigliano, Spinelli deve andarsene»

Vincenzi: «Container via il 30 giugno. Regione e **Autorità portuale** ci aiutino a cercare una sistemazione alternativa»

SAMUELE CAFASSO

GENOVA. Macché rinvio e rinvio, il 30 di giugno i container di Aldo Spinelli devono lasciare le aree di Cornigliano. «Lo avevamo già deciso, ma questo vale tanto più ora, dopo la sentenza del Tar» rincara l'amministratore delegato di Società per Cornigliano, Enrico Da Molo, dopo le dichiarazioni dell'imprenditore al *Secolo XIX*, dove si lamentava di non aver avuto tutti gli spazi pattuiti.

Ieri si è riunito il Cda della società, di cui è presidente il sindaco Marta Vincenzi. All'ordine del giorno l'approvazione del bilancio ma, ovviamente, si è parlato anche della recente sentenza del Tar che giudica illegittima l'assegnazione senza gara degli spazi a Spinelli e impone un risarcimento danni.

«Abbiamo deciso - spiega Vincenzi - che faremo ricorso per la parte riguardante la richiesta danni. Per quanto riguarda possibili proroghe, non ce ne saranno, tanto più che a noi di richieste formali da parte di Spinelli non ne sono arrivate». In verità una è arrivata un anno e mezzo - due fa. Ma era stata respinta. Nessun ri-

corso invece sullo sgombero ingiunto a Spinelli, per il semplice motivo che dopo la notifica ci sono 60 giorni per adempiere agli obblighi. E, quindi, si arriva al 30 giugno. «Per quanto riguarda invece la parte della richiesta danni - puntualizza Da Molo - noi riteniamo che la quantificazione sia infine vicina allo zero, ma non è solo una questione economica. Viste le recenti pronunce della Cassazione,

riteniamo che la materia sia opinabile, non lineare e quindi vogliamo ribadire che da parte nostra non c'è stata affatto negligenza».

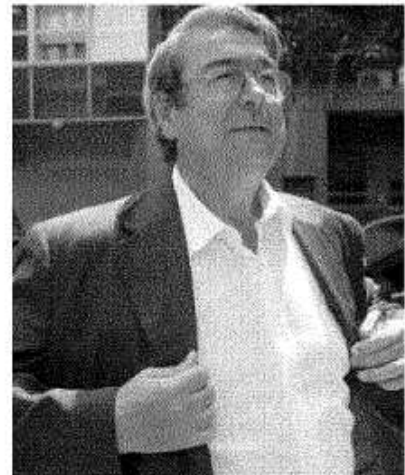
La società ha chiuso il 2009 con un rosso di 400mila euro dovuto ai due milioni impiegati per i lavori socialmente utili assegnati ai dipendenti Ilva.

Un esborso una tantum «senza il quale avremmo avuto un utile» spiega Da Molo. I conti ora saranno portati in assemblea dei soci. Ma il problema è il dopo 30 giugno, quando le aree saranno sgomberate e restituite **all'Autorità portuale**: «Chiederemo una mano alla nuova Regione e **all'Autorità portuale** per una soluzione per i container di Spinelli» annuncia il sindaco.

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I CONTI
Società per
Cornigliano
in "rosso"
di 400.000
euro
nel 2009**



Un sorridente Aldo Spinelli: in molti gli chiedono di lasciare Cornigliano

INTERROGAZIONE IN PARLAMENTO

ERZELLI E LA VENDITA MILIONARIA DI ALDO

GENOVA. La vendita della collina degli Erzelli e lo spostamento - ora censurato dal Tar - dei container vuoti a Cornigliano, sarà pure stata «la disgrazia della mia vita» secondo quanto dichiarato dall'imprenditore Aldo Spinelli. Ma a Genova c'è chi pensa che sia stata invece la sua fortuna. Tanto che sulla vicenda Aleandro Longhi, deputato per l'Ulivo nella precedente legislatura, aveva presentato ben tre interrogazioni scritte per verificare che non ci fosse stata un trattamento di favore.

Ecco la ricostruzione: «Nel 1997 la giunta del Comune di Genova, guidata dal sindaco Adriano Sansa, aveva deciso di acquistare l'area di proprietà Cimi-Montubi spa in località Erzelli data in affitto al gruppo Spinelli e ad alcuni soggetti imprenditoriali». Ma, a fine 1997, la giunta Sansa cade. «Il 13 ottobre 1998 - ricostruisce l'interrogazione di Longhi - il gruppo Spinelli acquistò l'area per otto mi-

liardi di lire oltre Iva».

Otto anni più tardi Genova High Tech, la società incaricata di costruire il Villaggio tecnologico, compra l'area, più altri spazi valutati «di minor pregio», a 35 milioni di euro più Iva. Da otto miliardi di lire a 35 milioni di euro. Quasi dieci volte tanto. Pochi si lamenterebbero di un affare del genere, tanto più che le attività di Spinelli sono continuate a Cornigliano, dove l'imprenditore potrà restare sino a luglio. E, se non se ne va, cosa succede? L'interrogazione di Longhi affronta anche questo tema: per i primi tre mesi dovrà pagare una penale tale che sarebbe come «per i primi tre mesi pagasse un canone di euro 17,4 al metro quadrato e nei successivi tre mesi di 34,8 euro al metro quadrato». Cifre considerate non proprio esorbitanti e che, temono alcuni, potrebbe convincere l'imprenditore ad allungare la sua permanenza.

SA. C.

Cornigliano, Riva in pressing su Spinelli “Aree strategiche, liberatele al più presto”

NADIA CAMPINI

«**A**BBIAMO interesse anche noi che si risolva al più presto la vicenda Spinelli perché sull'area ora occupata dai container deve sorgere la strada di collegamento a quella che diventerà la nuova portineria per il personale, mentre quella merci resta sul lato dell'aeroporto». Daniele Riva, responsabile dello stabilimento Ilva di Cornigliano, ha appena partecipato alla messa pasquale in fabbrica celebrata dal cardinale Bagnasco nel magazzino rotoli (in prima fila anche il presidente del gruppo Ilva Emilio Riva). «Secondo gli accordi noi avremo il diritto di passaggio su quella strada — spiega Daniele Riva — che raggiungerà così la nuova portineria». Attualmente quell'area è occupata dai container, ma la concessione a Spinelli scade il prossimo 30 giugno;

peraltro la Società Per Cornigliano ha già fatto sapere che non sono previste proroghe e questo vale tanto più adesso, dopo che il Tar ha giudicato nulla la procedura di trattativa privata per l'affidamento dell'area.

All'Ilva proseguono intanto i lavori per la realizzazione dei nuovi impianti, la zincatura tre è in funzione ormai da tempo, sono iniziati i lavori per la zincatura quattro e in estate sarà pronto il decatreno, mentre si stanno completando anche i lavori sul centro servizi, tra luglio e agosto è previsto infatti il rientro in fabbrica dei lavoratori dalla cassa integrazione, fra ordinaria e straordinaria oggi superano gli 800. «Il mercato per il momento fatica — dice Emilio Riva — si muove molto poco». «Noi comunque rispettiamo gli impegni — aggiunge Daniele Riva — i lavori stanno andando avanti, abbiamo iniziato a richiamare

un po' di lavoratori dalla cassa integrazione per i corsi sui nuovi impianti e alle scadenze chi deve rientrare rientrerà, anche se la vicenda amianto ci sta facendo sballare i conti». All'Ilva ci sono infatti più di 200 lavoratori in cassa integrazione che avrebbero potuto già essere in pensione per i benefici della legge sull'amianto, ma si sono visti bloccare le pratiche dall'Inail in seguito all'inchiesta aperta dalla magistratura, mentre i loro colleghi di Taranto e Piombino che hanno occupato le stesse posizioni su

impianti analoghi sono già in pensione da tempo. «In teoria ad agosto avremmo dovuto avere 200 operai in meno — dice ora Daniele Riva — per poi risalire piano piano con l'entrata in funzione dei nuovi impianti, come la zincatura 4, che sarà pronta l'anno prossimo, comunque gli impegni li rispettiamo».

Ieri durante la messa pasquale anche il cardinale Angelo Bagnasco ha sottolineato l'importanza «di sostenere il lavoro», un concetto esposto in precedenza da don Franco Molinari, che ha ricordato la sua esperienza «di cappellano di questa fabbrica ormai da 43 anni, una fabbrica

che nonostante tutte le difficoltà continua a garantire lavoro e occupazione». Prima di arrivare all'Ilva, il cardinale Bagnasco aveva celebrato la messa pasquale anche nei cantieri navali di Sestri, sempre accompagnato dal delegato arcivescovile per il mondo del lavoro, monsignor Luigi Molinari e anche qui aveva ricordato la tradizione di grande attenzione della chiesa genovese per il mondo del lavoro assicurando il proprio impegno per sostenere, presso le sedi competenti, il progetto di adeguamento impiantistico del cantiere ed il suo ampliamento verso mare.

Crociere. Foschi: «Premiata la scelta di contenere i prezzi»

Costa dribbilla la crisi, sprint per i ricavi 2009

Raoul de Forcade
GENOVA

Il fatturato che sfiora i 2,6 miliardi di euro, in crescita del 9% sul 2008, con 1,8 milioni di ospiti trasportati in totale, pari a +11,5%. Sono i risultati del bilancio 2009 di Costa Crociere spa, di cui fanno parte i marchi Costa, Aida Cruises (operante sul mercato tedesco) e Iberocrueros (per il mercato spagnolo). Numeri incoraggianti, che saranno presentati oggi all'assemblea degli azionisti del gruppo e che spingono il presidente e ad Pier Luigi Foschi a parlare del futuro: «Abbiamo commesse fino al 2012, ma entro quest'anno Costa prenderà qualche decisione, in positivo o in negativo, su nuovi ordini di navi. Tutto dipende da come andrà, in generale, l'economia nordamericana nella seconda parte del 2010. Se si svilupperà, come molti prevedono, si potrà tornare a guardare al futuro, anche a quello delle crociere».

Il cda del gruppo italiano, porta, dunque, all'assemblea, che dovrebbe, senza intoppi, procedere all'approvazione,

un risultato consolidato d'esercizio (dall'1 dicembre 2008 al 30 novembre 2009) in crescita. Questo a dispetto della crisi economica che ha colpito il mondo e messo in sofferenza anche il comparto del turismo. Crociere a parte. Perché secondo i dati dell'*European cruise council*, l'associazione delle compagnie europee, i passeggeri sono aumentati, nel 2009, del 12%. Una crescita in linea, come si vede, con quella di Costa. E il gruppo italiano, oltre al fatturato da 2,57 miliardi, mette sul piatto dell'azionista Carnival anche un tasso di occupazione delle navi (computando letti bassi e alti) del 106%, nonché una crescita del 14,5% degli ospiti/giorno (cioè le presenze giornaliere), arrivati a 14,5 milioni nel 2009.

«Il nostro prodotto - afferma Foschi - si è dimostrato forte. In più, il bilancio si snoda su tre marchi, uno dei quali, Costa, opera su mercati internazionali e gli altri su mercati locali. Quindi, ad esempio, a fronte di una Spagna che ha risposto male alla crisi, c'è la Germania che

è andata meglio. Certamente, se il default mondiale non ci fosse stato, a fronte di un'uguale occupazione delle navi avremmo avuto ricavi ancora maggiori. Abbiamo operato, infatti, una politica di contenimento dei prezzi per invogliare i clienti; i quali ci hanno premiato. Ci siamo mossi, del resto, con una strategia coraggiosa, visto che nel 2009 sono entrate in attività due navi di Costa e una di Aida. E nel 2010 sono arrivate ancora Costa Deliziosa, a gennaio, e Aidadu, a febbraio. Ora il gruppo ha 25 navi in esercizio». Dal punto di vista patrimoniale, prosegue Foschi, «la società si è rafforzata; abbiamo un *cash flow* importante e le difficoltà di accesso al credito, registrate durante la crisi, oggi sono quasi del tutto scomparse per società di dimensioni come la nostra: Costa è la più grande azienda turistica italiana e, come compagnia di crociere, la più grande in Europa quanto a passeggeri trasportati».

Tornando a parlare di commesse, Foschi spiega che le due nuove unità della Princess Cru-

ses, per le quali Carnival ha firmato, a febbraio, un accordo con Fincantieri «non rappresentano la rondine che fa primavera: quelli erano ordini già in predicato; vedremo il futuro, anche se le aspettative di chi opera in Usa fanno sperare che la ripresa stia avanzando».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'IDENTIKIT

2,57 miliardi

Ricavi 2009

Anno positivo per il gruppo, nonostante la recessione globale.

Il fatturato è aumentato del 9% rispetto al 2008 consolidando la posizione di Costa quale leader europeo del settore

1,8 milioni

Passeggeri

Crescita a doppia cifra (+11,5%) per il numero di passeggeri trasportati sulle 25 navi della società. Altre cinque entreranno in funzione entro il 2012.

Porto

**Per Costa crociere
prenotazioni
in crescita del 25%**

■ Costa Crociere ha fatto segnare un incremento del 25% di prenotazioni per il periodo di Pasqua, in linea del resto con il forte incremento dell'offerta dal gruppo che in nove mesi ha inaugurato tre nuove navi. E proprio per il periodo di Pasqua Costa ha promosso un'originale iniziativa a bordo di Pacifica, organizzando una crociera di 8 giorni con partenza da Savona domani che offre la possibilità ai ragazzi di essere seguiti dalla Juventus Academy che offrirà stage di allenamento e la possibilità di giocare sui campi da calcio toccati dalla crociera mentre i genitori si rilassano a bordo o in gita. [E. B.]

Previsioni. I mercati europei usciranno dalla crisi più lentamente

Parte dagli Usa la ripresa della nautica

I cantieri italiani hanno esportato nel 2009 il 50% del fatturato (6,2 miliardi di euro)

di **Antonio Vettese**

L'anno nuovo della nautica da diporto si è aperto con estrema prudenza. Il 2009 si era chiuso infatti sotto il segno di una quasi totale immobilità, di poderosi riassetto produttivi dei cantieri, di piazzali pieni di barche usate ritirate con una certa facilità nei momenti buoni del mercato e rimaste ferme sotto le intemperie in attesa di acquirenti. Chi compra in realtà, se fornito di liquidità e desideri definiti, ha trovato il modo di comprare il nuovo o semi-nuovo a prezzi di saldo.

I grandi riassetto non hanno risparmiato nessuno. Il Gruppo Ferretti ha lavorato duramente concentrando unità produttive attorno a Forlì nel tentativo di ottimizzare una filiera costruita sul rispetto dei diversi marchi che ne fanno parte, buona per rispettare lo stile ma che ha creato duplicazioni poco economiche. È di poche settimane fa la conferma che il marchio Aprea è stato riceduto alla famiglia che lo aveva fondato, guidata da Cataldo Aprea. Sorte diversa è toccata al marchio Pershing, un'invenzione di Attilio "Tilli" Antonelli, che con la sua impresa e il lavoro dell'amico

designer Fulvio De Simoni ha davvero inventato uno stile, sia formale sia funzionale. Sua la finestra a semicerchio ripresa perfino sulle auto e poi abbandonata per eccesso di repliche. Sua l'idea di realizzare una barca open ma non troppo, con ambienti protetti e condizionabili. Il gruppo non ha accettato una proposta di acquisto del valore di cento milioni di euro fatta da fondi stranieri, che avrebbe messo al riparo il marchio, e Antonelli si è dimesso dal ruolo che continuava a ricoprire come anima del cantiere separandosi dalla sua creatura. Il gruppo non ha ceduto perché ritiene il marchio strategico per riconquistare quote di mercato.

In casa Azimut Benetti, dopo molti mesi di ricorso a cassa integrazione, è cambiato l'amministratore delegato di Azimut Yacht: al posto di Alfredo Martini infatti è arrivato Gianni Cucco, un uomo che ha lavorato a lungo in passato con Paolo Vitelli. A lui è affidata anche la supervisione di Atlantis, gestita da Alessandro Furfaro.

Mentre si attende il lancio dell'iniziativa di Beneteau, che ha lavorato per realizzare una nuova unità produttiva a Trieste dedi-

cata alle barche più grandi del marchio Montecarlo, il mercato delle barche a vela ha reagito un poco meglio di quello delle barche a motore: più stabile per passione forse.

Il comparto, per voce del presidente di Ucina Anton Francesco Albertoni, ha rivendicato la sua centralità e chiesto aiuti governativi (poi ottenuti, si veda l'articolo a fianco): «Il nostro fatturato, che ammonta complessivamente a 6,2 miliardi di euro nel 2009 ha subito un calo di oltre il 30%, pur con una bilancia positiva tra import ed export. Ma il salone di Miami di febbraio ci ha dato indicazioni positive. L'America sarà la prima nazione, penso già nel 2010, a riprendersi, davanti a Ue

e paesi dell'Est. E per noi, che esportiamo il 50% del fatturato, gli Usa sono il secondo mercato, dopo l'Europa. Abbiamo bisogno, però, che venga rilanciato anche il mercato interno, dove va il restante 50% del fatturato». La ricetta per rilanciare il mercato domestico è la solita: posti barca e leasing. Temi ben noti su cui non si lavora mai abbastanza.

Tamburi di guerra suonano anche dopo la ricerca dell'Osservatorio nautica e finanza fatto

GRANDI RIASSETTI

Le aziende hanno affrontato il momento negativo con cambi di management e dismissioni di attività non strategiche

da Pentar (si veda anche l'articolo a pagina 3), che descrive un "disastro" non tanto sul piano produttivo e di mercato quanto su quello che riguarda il patrimonio netto aggregato delle società che secondo la ricerca si è ridotto di circa il 21 per cento. Anche il risultato netto è per la prima volta pesantemente negativo, rappresentando il 4,2% del valore della produzione.

«Il settore della nautica da diporto avrebbe bisogno di un supporto solido da utilizzare come base per impiantare il rilancio - è l'analisi di Maurizio Romiti -. Si tratta di affrontare i problemi ormai cronici della nautica italiana come per esempio la carenza di infrastrutture che rende difficile il turismo nautico. Anche le imprese del settore debbono dimostrare di aver "imparato la lezione". Il mercato dovrà essere composto da imprese pronte ad affrontare la competizione internazionale in modo professionale e coerente, costruite attorno alla realtà tecnica e stilistica che già esiste ed è il patrimonio di questo settore. Malgrado tutto ciò, la nautica italiana continua ad avere alcuni indicatori positivi che inducono alla constatazione che il settore poggia su basi solide».

L'ALLARME LANCIATO DA VALENTINO GENNARINI, DECANO DEGLI AGENTI MARITTIMI

«Taranto, il porto rischia l'estinzione»

Gli operatori: «La politica locale non ci rappresenta»

Il porto di Taranto ha chiuso il 2009 con una perdita del 5,4 per cento del traffico container. È un calo importante, ma comunque nella media della portualità italiana, in un anno che è stato di sacrifici per tutti. Tuttavia il disagio fra gli operatori dello scalo pugliese va oltre il puro dato numerico e accende i riflettori su una realtà dalle potenzialità non pienamente sfruttate, che rischia di perdere le occasioni storiche che le si erano offerte negli ultimi anni: il terminal container, il progetto del distripark, i lavori di ampliamento dello scalo, il ruolo di hub di transhipment al centro del Mediterraneo che per un certo periodo aveva attirato anche Msc in fuga dalla Grecia.

A lanciare il sasso nello stagno è stato nei giorni scorsi Valentino Gennarini, decano degli agenti marittimi tarantini e loro rappresentante in Comitato portuale. Intervistato da un giornale locale, il *Corriere del Giorno*, Gennarini ha lanciato l'allarme sul futuro dello scalo, il cui ruolo potrebbe essere messo in discussione da quelli di Genova e Trieste, nel disinteresse delle istituzioni locali. Il *casus belli* è l'esclusione degli agenti marittimi dalla Camera di Commercio: «Taranto ha un porto, ma con scelte come questa dimostra di non essere una città portuale». Nel mirino di Gennarini ci sono però anche i concessionari dei terminal, che a Taranto sono Ilva



Un'immagine del porto di Taranto

e Eni nel porto industriale e Ctc in quello commerciale («siamo totalmente colonizzati: di tutto ciò che in termini di ricchezza produce il porto, ben poco resta a noi»), i ritardi con cui procedono lavori essenziali come i dragaggi, l'allungamento della diga foranea, il raddoppio del quinto sporgente, il finora mancato via libera al progetto per il distripark per problemi di bonifica del terreno in cui dovrà sorgere. Il distripark, se e quando nascerà, dovrebbe essere gestito dal gruppo Gavio, ma le

notizie provenienti dal Nord, con l'annuncio di investimenti da parte di Unicredit, sono considerati preoccupanti: «Non bisogna sottovalutare - dice Gennarini - quanto sta avvenendo a Genova e Trieste». E aggiunge: «Beniamino Gavio individua nell'Alto Adriatico e nella Liguria le aree chiave per gli investimenti nella logistica. Non c'è da stare allegri di fronte a certe affermazioni».

Il disagio degli operatori è confermato, sia pure da punti di vista differenti, da Giancarlo Russo e Vincen-

zo Santamato. Russo è vicepresidente di Ctc, ma preferisce parlare in veste di numero due di Nereo Maruccci in Assologistica, dove ha la delega per il Mezzogiorno, e non rispondere sulle critiche di Gennarini ai concessionari. Per quanto riguarda il ruolo di Taranto, secondo Russo gli hub di transhipment italiani hanno ancora molto da dire, contrariamente a quanto sostenuto recentemente dal presidente del porto di Genova, Luigi Merlo. «È il mercato che decide e noi abbiamo un'affidabilità e un sistema intermodale efficiente che i porti Nord Africani, i nostri diretti concorrenti a cui si riferiva Merlo, non possono garantire. Credo comunque che questa guerra fredda fra porti italiani non faccia neanche bene al Pil nazionale».

Poi però ammette che il rischio di perdere traffico verso l'estero c'è, se il governo non risolve l'impasse sui dragaggi. Insomma, la questione è ancora e sempre la disattenzione della politica, sia locale sia nazionale. «Non abbiamo - dice Santamato, titolare della casa di spedizioni tarantina Barion - una classe politica che rappresenti il porto di Taranto, così subiamo l'egemonia dei grandi operatori». Secondo lo spedizioniere «il disagio, anche per la vicenda della Camera di commercio, c'è. Il malessere è comune. Purtroppo siamo realtà piccole e spesso non riusciamo a fare fronte comune».

Alberto Ghiara

RICHIESTI TRE MILIONI DI EURO PER LA NAVE LIBICA "RIM" CON A BORDO DIECI MARITTIMI SIRIANI. GLI ESPERTI: «AD APRILE ANDRÀ PEGGIO».

Pirati, nuova escalation di violenza nel golfo di Aden

Cinque attacchi nel giro di 48 ore. Le bande dicono: «Abbiamo anche sequestrato un peschereccio»

I pirati somali hanno lanciato questo fine settimana un attacco multiplo alle navi in transito nel tratto di mare compreso tra la costa somala e il golfo di Aden, con cinque unità che hanno subito arrembaggi, e un peschereccio spagnolo è stato effettivamente catturato, anche se Madrid non ha ancora confermato il sequestro. In effetti, la rivendicazione del gesto per ora è arrivata solo da parte degli stessi pirati, che hanno specificato come i membri dell'equipaggio, che si trovano ancora sulla nave, sono in buone condizioni e nessuno di loro si è fatto del male. La conferma del sequestro non è ancora arrivata nemmeno al comando operativo della missione Atalanta che pattuglia le acque della Somalia. Non è invece ancora chiaro chi sia l'armatore della nave.

Fonti provenienti dalla sicurezza privata hanno chiarito al giornale inglese Lloyd's List che anche nei prossimi giorni la situazione non migliorerà. Aprile infatti si annuncia un mese di traffici intensi su tutto l'oceano Indiano: i pirati non si fa-



Un abbordaggio dei pirati

ramo sfuggire l'occasione per nuovi attacchi. Inoltre, è stata individuata una nuova gang di pirati, operativa sul mare di fronte alla costa tra le città somale di Eyl e Bosaso. E l'ultimo fine settimana è stato contrassegnato da numerosi attacchi, molti di questi probabilmente a firma di questa nuova banda: la prima vittima di questo gruppo è stata la chimichiera da 32 mila tonnellate di portata

lorda "Stolt Capability", costruita nel 1998 e finita sotto il fuoco dei pirati venerdì.

Poi è arrivato il turno di un'altra chimichiera, la "Jo Betula" armata dalla società britannica Jo Tankers, unità da 25 mila tonnellate di portata lorda, che tra l'altro è stata attaccata proprio nel corridoio stabilito dalle forze internazionali.

Ancora: sabato la "Africa Star", portacontainer da 26 mila tonnellate di portata lorda della compagnia israeliana Zim, e costruita nel 1988, è stata sottoposta al secondo attacco nel giro di soli due giorni: il fuoco dei pirati l'aveva raggiunta infatti anche nella giornata di venerdì. La "Africa Star" è in navigazione tra il porto di Mombasa e quello di Gibuti. E poi arrivato il turno della "Saveh", petroliera suezmax della National Iranian Tanker Company. La nave, 159 mila tonnellate di portata lorda, costruita nel 2000, è stata attaccata durante il percorso tra il Kuwait e Durban. Domenica, ancora un attacco alla cisterna "Valle di Castiglia", anche questa finita nelle rete

dei pirati nonostante si trovasse nel corridoio protetto. L'unità è stata costruita nel 2001, ha 40 mila tonnellate di portata lorda. Nei giorni scorsi infatti è stata resa nota la richiesta di riscatto per la nave libica "Rim", con 10 marittimi siriani a bordo: la richiesta è di tre milioni di dollari.

INFORMARE

L'Autorità Portuale di Anversa parteciperà allo sviluppo del nuovo porto omanita di Al Duqm

Costituita una joint venture paritetica con il Sultanato dell'Oman

Il Sultanato dell'Oman e l'Antwerp Port Authority hanno siglato un accordo per la costituzione della joint venture 50:50 Port of Al Duqm che avrà il compito di sviluppare il nuovo porto multipurpose di Al Duqm (*inforMARE* dell'[8 marzo](#) 2007 e [14 luglio](#) 2008).

Da parte belga la joint venture, che avrà un capitale di quattro milioni di rial (7,7 milioni di euro), sarà partecipata dal Consortium Antwerp Port (Oman) costituito lo scorso anno dalla Antwerp Port Consultancy, filiale dell'Autorità Portuale di Anversa, e dalla Rent-A-Port, società partecipata con il 45% dalla belga AVH (Ackermans & van Haaren), con il 45% dalla belga CFE e con il restante 10% dal management della stessa Rent-A-Port.

Secondo le previsioni, il nuovo porto diventerà operativo nel 2012, mentre l'area delle riparazioni navali dello scalo, che sarà operata dalla società pubblica omanita Oman Drydock Co. (ODC), entrerà in attività alla fine del 2010.