

RASSEGNA STAMPA 13 LUGLIO 2012

Fonte:



Genova, le aree Ilva nel mirino del porto

SAMUELE CAFASSO

GENOVA. Giovedì scorso il presidente del porto di Genova, presentando le linee guida del nuovo piano regolatore, ha messo sul tavolo otto carte, otto diverse opzioni per disegnare lo scalo del futuro. Il jolly, però, se l'è tenuto in mano e si chiama Cornigliano.

C'è un nono disegno "coperto" per il porto del 2030 che passa attraverso il ridimensionamento dello stabilimento genovese dell'Ilva, esteso su circa un milione di metri quadrati fronte mare, stretto tra il porto di Sampierdarena e l'aeroporto di Sestri. È un disegno coperto, non esplicitato perché parte da una premessa che ancora non è sul tavolo ma che rischia di diventare drammaticamente attuale nei prossimi giorni o settimane. Questa premessa è il sequestro e quindi lo stop allo stabilimento di Taranto, un'ipotesi che può concretizzarsi in relazione all'imminente chiusura dell'inchiesta per disastro ambientale del pm della procura jonica e che ha già portato alle dimissioni del presidente del consiglio d'amministrazione, Nicola Riva. Lo scenario sta agitando da giorni la città pugliese, tanto che parte dei lavoratori ha già scritto una lettera al sindaco densa di preoccupazione: «Il nostro futuro è inescindibilmente legato alla capacità dell'Ilva di rimanere competitiva sui mercati». Ma se chiude Taranto, anche Genova potrebbe finire male perché, dopo la chiusura dell'altoforno, l'impianto ligure non fa altro che lavorare i semilavorati provenienti dall'impianto a caldo della città pugliese, in una logica di ciclo integrato che andrebbe a pezzi, costringendo Riva a rivedere i suoi programmi.

In questo scenario, il porto tornerrebbe alla carica cercando di togliere spazi a Riva ma preparandosi ad af-

frontare anche la (prevedibile) ira dei sindacati dei metalmeccanici che difendono il presidio genovese. Non è la prima volta: già due anni fa Merlo provò a togliere spazio all'Ilva per dare spazio a nuove industrie fronte mare. Fu una sconfitta perché a difesa di Riva c'è un accordo stipulato nel 2005 - l'accordo per Cornigliano - che gli consegna le aree per i prossimi cinquant'anni. Ma allora non si parlava di sequestri a Taranto e questa volta la partita potrebbe anche andare diversamente.

Per ora di dichiarazioni ufficiali non ce ne sono, escluso un intervento di Merlo sul blog Pilotina di Shippingtonline dove, rispondendo a un lettore che parlava di revisione dell'accordo di Cornigliano, il presidente del porto dice: con me si sfonda una porta aperta. Come a dire: sono d'accordo.

I malumori sull'accordo di Cornigliano a Genova sono numerosi e si concentrano principalmente su un dato: oggi nello stabilimento ci sono 1.780 lavoratori, 980 dei quali interessati dai contratti di solidarietà. La situazione attuale di mercato, la crisi dell'acciaio, sembra escludere che a regime si vada oltre ai

1.330 lavoratori, mentre le istituzioni si aspettavano un'occupazione quasi doppia, 2.200 persone, anche se questo numero non compare mai nell'accordo stipulato sette anni fa. Nell'accordo si parla invece di investimenti per 770 milioni di euro da parte di Ilva che, secondo l'ex presidente Nicola Riva, sono già stati fatti anche se gli impianti, sempre per la crisi, potrebbero non entrare a operare a pieno regime, almeno nei prossimi anni. Comunque, il patto non si tocca. A meno che... a meno che appunto la crisi di Taranto non porti nuovi guai anche per Genova, si ragiona in Autorità portuale dove nemmeno è escluso un cambio di rotta da parte della stessa Ilva.

Partita complessa, dove si intrecciano importanti questioni occupazionali e strategiche. Prima domanda: riuscirebbe il porto sulle stesse aree a

generare almeno mille-millettecento posti di lavoro, quelli oggi comunque garantiti dall'Ilva in questo momento di crisi? Cornigliano, nei piani dell'Authority, potrebbe diventare un grande distripark come ci sono nei porti del Nord Europa, strutture in grado di accogliere i grandi gruppi che gestiscono autonomamente la loro catena logistica. Poli dove si assembla e si smista la merce. Grandi progetti, ma anche grandi incognite. Secondo punto: oggi Genova più Taranto sono l'unico ciclo integrato dell'acciaio attivo in Italia. Da una parte bisogna chiedersi se il Paese può fare a meno di questo asset, dall'altra se ha senso, nel 2012, che una città come Genova, in perenne crisi di spazi per l'industria, riservi un milione di metri quadrati di aree pregiate fronte mare collegate ottimamente a strade e ferrovie per una produzione tutto sommato povera, quale è quella della lavorazione dell'acciaio.

Giuseppe Bottiglieri, multa milionaria

Napoli - La Giuseppe Bottiglieri Shipping Company (Gbsc) si è dichiarata colpevole in un'inchiesta per inquinamento a Mobile, in Alabama, e ha accettato di pagare 1,3 milioni di dollari di sanzione. L'accordo costa salato, ma, secondo quanto riferisce il quotidiano locale di Mobile, "Press Register", permetterà alla compagnia di Napoli di evitare il processo. La società ieri pomeriggio non rilasciava commenti alla vicenda.

Particolare inconsueto per la giustizia italiana, ma non per quella americana, è la possibilità che chi ha collaborato alle indagini venga compensato con una parte della multa. In un caso analogo, che ha visto coinvolta la nave filippina "Gaurav Prem" e che si è concluso lo scorso maggio con il pagamento di 1 milione di dollari da parte della compagnia Target Ship Management, un quarto della somma, pari a 250.000 dollari, è andato a sette membri dell'equipaggio che hanno dato indicazioni utili agli investigatori. La nuova inchiesta è partita lo scorso 25 gennaio, quando la nave "Bottiglieri Challenger" è arrivata nel porto di Mobile, proveniente da Singapore e diretta in Brasile. Un'ispezione della guardia costiera statunitense avrebbe scoperto che durante la navigazione erano stati scaricati in mare liquidi inquinanti e che il registro di bordo era stato falsificato. Il comandante di macchina, Vito La Forgia, avrebbe installato una "magic pipeline", un tubo abusivo che permetteva di sversare i liquidi bypassando il sistema di controllo dell'inquinamento montato per legge sulla nave. Questa operazione sarebbe stata eseguita sei volte, ma non è stata registrata sul libro di bordo. Di qui la seconda accusa di falsificazione di documenti, per la quale La Forgia rischia fino a vent'anni di prigione.

Il giudice distrettuale che segue la causa della Bottiglieri, Ginny Granade, non ha però ancora dato il proprio assenso a chiudere il fascicolo. Prima di accettare l'accordo vuole aspettare la conclusione di un'indagine dell'ufficio di Mobile per la libertà vigilata, che sta raccogliendo informazioni sulle finanze della Gbsc. Le porte del processo si apriranno invece per Vito La Forgia, che ha rigettato l'accusa di essere l'autore materiale dell'inquinamento e dovrà quindi difendersi in tribunale. Il comandante di macchina afferma di aver allestito la pipeline solamente per risparmiare tempo, ma di non aver versato sostanze inquinanti in mare. La compagnia ha deciso di trattare. La legge Usa ritiene responsabile l'armatore anche se non era al corrente della violazione, purché abbia tratta comunque vantaggio dall'operazione. L'avvocato di Gbsc, George Chalos, ha espresso perplessità per un sistema che premia economicamente i testimoni, incentivandoli a mentire.

Alberto Ghiara

La Liguria rischia un doppio stop

Genova - Un aereo pattugliatore per missioni di sorveglianza e almeno una nave crociera: due grandi commesse che la Liguria rischia di perdere perché due tra i più datati progetti di riconversione industriale sono bloccati nel pantano della burocrazia.

L'aereo è un prototipo, un'evoluzione del P180 commissionata, come già anticipato dal Secolo XIX, dalla Adasi (Abu Dhabi Autonomous System Investments), che Piaggio Aero Industries dovrebbe progettare e costruire interamente negli stabilimenti di Genova e Villanova d'Albenga. La nave da crociera dovrebbe invece essere realizzata alla Fincantieri di Sestri Ponente. Si tratta di commesse che insieme potrebbero valere circa 400 milioni di euro, ossia lavoro per centinaia di maestranze. Ora il rischio è di vederseli sfilare da altri stabilimenti perché il territorio ligure non riesce a dare risposte in tempi di mercato.

Il pattugliatore multiruolo di Piaggio vale da solo 100 milioni di euro e deve volare entro il 2014. L'azienda guidata da Alberto Galassi intende progettare e costruirlo in Liguria, ma a differenza di Genova, che non presenta problemi, il nuovo stabilimento di Villanova d'Albenga fatica a vedere la luce. Colpa del progetto di riconversione dell'area di Finale Ligure, dove sorge la vecchia fabbrica, che ancora non ha ottenuto il via libera dalle istituzioni perché presenta, a detta di queste, volumi edificati maggiori di quelli inizialmente previsti. La pensa diversamente l'azienda, che del ricavato dell'operazione Finale ha bisogno per portare a termine la già avviata costruzione del nuovo impianto di Villanova, con un investimento complessivo di circa 100 milioni di euro. Se istituzioni e società non riusciranno a mettersi d'accordo in tempi compatibili con quelli dettati da Adasi a Piaggio, il rischio è che l'aereo finisca dirottato su stabilimenti stranieri. A dirlo è il direttore generale Eligio Trombetta. «Il nuovo stabilimento di Villanova è fondamentale per noi - spiega il manager - ma abbiamo bisogno di tempi e costi certi, che il perdurare delle difficoltà sul piano di riassetto urbanistico di Finale mettono a grave rischio. A fronte di queste incertezze potremo essere costretti a rivedere i nostri piani industriali sul territorio». I soci internazionali di Piaggio - Mubadala Aerospace e Tata - hanno condiviso il piano industriale di sviluppo di Piaggio in Liguria e a Villanova il cantiere ha aperto nel giugno 2011, ma per completare l'opera Piaggio deve fare cassa attraverso la riconversione di Finale, progetto che è stato oggetto di svariate modifiche e rispetto al quale la Sovrintendenza avrebbe avvocato a sé diverse competenze sulle aree vincolate.

«Un'azienda leader come Beechcraft - ricorda Trombetta - ha tagliato organici, chiuso linee di produzione e sta per essere ceduta ai cinesi. Il perdurare della crisi - aggiunge - ci preoccupa, nonostante i nostri sforzi di diversificazione, che stanno dando i primi risultati».

La questione Fincantieri riguarda ancora una volta il "ribaltamento a mare", cioè i riempimenti delle aree davanti al cantiere di Sestri Ponente. Ieri il gruppo di Stato ha annunciato la firma del contratto per le due navi Viking, con un possibile impegno sulla costruzione di navi fluviali - l'armatore in questione ha in effetti un piano da 400 milioni e 12 unità in consegna entro il prossimo anno - e lo slittamento della consegna per le due unità, dal 2013-2014 al 2014-2015. Per il 2014 dovrebbe essere consegnata anche la nave Regent, che fa parte del pacchetto concordato con il gruppo Prestige ma non ancora ufficializzato. Se a Marghera venisse confermata l'opzione della seconda unità Costa da 132 mila tonnellate in consegna per il 2015, Fincantieri sarebbe quasi "costretta" a portare una nave da costruire a Sestri, Viking o più probabilmente Regent. Ma il gruppo su Genova si muove con i piedi di piombo, perché prima vuole avere le garanzie proprio sul ribaltamento a

mare. Prima di distribuire le commesse, a Trieste vogliono vedere la firma del ministero del Tesoro che sblocchi i finanziamenti per realizzare l'opera, di cui l'Autorità portuale ha già pronto progetto e bando di gara. Ma agli uffici del capo di gabinetto Vincenzo Fortunato traccheggiano, tenendo in sospenso, da gennaio 2011, non solo la norma del decreto Milleproroghe che sblocca il finanziamento (per Sestri, ma anche per la piattaforma Maersk di Vad o) ma anche il futuro di 800 lavoratori.

GILDA FERRARI e ALBERTO QUARATI

Garanzia Sace per ampliamento flotta

Roma - Sace (gruppo assicurativo-finanziario attivo nell'assicurazione del credito) ha garantito il finanziamento di €30 milioni che verrà erogato dalla Banca Europea per gli Investimenti (Bei) al Gruppo Grimaldi per l'acquisto della nave Eurocargo Livorno, costruita presso il cantiere coreano Hyundai Mipo di Ulsan.

Eurocargo Livorno è una nave ro-ro lunga 200 metri, larga 26,5 metri, una stazza lorda di 32.644 tonnellate ed una velocità di crociera che può raggiungere i 23 nodi.

Unità tecnologicamente all'avanguardia la nave abbina bassi consumi energetici ad un'ottimizzazione della tipologia e quantità di merce trasportata. La sua capacità di carico è di circa 4.000 metri lineari di merce rotabile (automobili, van, camion) distribuiti su 10 ponti, due dei quali mobili.

Eurocargo Livorno è stata consegnata al Gruppo Grimaldi lo scorso 28 Giugno e sarà impiegata nella propria rete di Autostrade del Mare nel Mediterraneo.

Grimaldi amplia la flotta. Consegnata la ro-ro Eurocargo Livorno

NAPOLI - Sace ha garantito il finanziamento di 30 milioni di euro che verrà erogato dalla Banca Europea per gli Investimenti (Bei) al Gruppo Grimaldi, guidato da Emanuele Grimaldi, per l'acquisto della nave "Eurocargo Livorno", costruita presso il cantiere coreano Hyundai Mipo di Ulsan.

L'operazione rientra nel progetto "Autostrade del mare", promosso dalla Commissione europea e supportato dalla Bei, che mira a decongestionare la rete stradale grazie al trasferimento del traffico merci dalla strada al mare e a ridurre l'inquinamento atmosferico. L' "Eurocargo Livorno" è una nave ro-ro lunga 200 metri, larga 26,5 metri, con una stazza lorda di 32.644 tonnellate ed una velocità di crociera che può raggiungere i 23 nodi. Unità tecnologicamente all'avanguardia, "Eurocargo Livorno" abbina bassi consumi energetici ad un'ottimizzazione della tipologia e quantità di merce trasportata. La sua capacità di carico è di circa 4.000 metri lineari di merce rotabile distribuiti su 10 ponti, due dei quali mobili. Il suo sofisticato sistema di rampe interne rende la nuova nave estremamente flessibile, in grado di ottimizzare e velocizzare le operazioni di imbarco/scarico di qualsiasi tipologia di merce rotabile.

La nuova unità è stata consegnata al Gruppo Grimaldi lo scorso 28 Giugno e sarà impiegata nella propria rete di Autostrade del mare nel Mediterraneo.

Come noto, il Gruppo Grimaldi ha sede a Napoli, è uno dei più grandi operatori di navi ro-ro nel mondo che controlla una flotta di oltre 100 navi e ha circa 8 mila dipendenti. Nel settore passeggeri, oltre a Grimaldi Lines, il Gruppo controlla Finnlines, leader nel Mar Baltico, e la greca Minoan Lines, leader in Adriatico tra Italia e Grecia nonché tra il Pireo e l'Isola di Creta.

Il Comitato di Napoli approva nuovo «Prp»

NAPOLI - Significativa riunione del Comitato portuale che ha approvato all'unanimità il recepimento delle modifiche al Piano regolatore del porto in itinere dal 2000. Si tratta del nuovo assetto che recepisce le linee strategiche di sviluppo del porto e i relativi interventi infrastrutturali contenuti nel Grande Progetto.

Prima dell'approvazione il Comitato ha discusso una proposta di emendamento da inserire nelle norme tecniche di attuazione del Piano a tutela dei concessionari. L'assise portuale, pur prendendo atto delle preoccupazioni espresse dai rappresentanti dell'Unione industriali di Napoli in seno al Comitato, ha evidenziato che la normativa vigente in materia già contempla la tutela dei concessionari e che da un punto di vista formale lo strumento programmatico non consente l'inserimento di emendamenti del tipo richiesto.

«Con il via libera del Comitato - ha precisato il presidente Luciano Dassatti - abbiamo attuato quanto già stabilito nelle "Linee d'indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del porto di Napoli" e nel Grande Progetto "Logistica e porti: sistema integrato portuale di Napoli e Stabia" di cui alla delibera del Comitato portuale del 6 Marzo 2012».

La riunione si è conclusa con la delibera di «dare mandato al presidente dell'Autorità portuale e, per quanto previsto dall'art. 10 comma 4 della legge n. 84/94, al segretario generale di procedere ad ogni ulteriore utile adempimento per conseguire l'approvazione del Piano regolatore portuale (procedura Vas regionale, intesa con il Comune di Napoli, presentazione al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, procedura di "Via" nazionale e approvazione della Regione Campania)».

Privatizzazione Tirrenia, si rischia un monopolio dei servizi marittimi

Paolo Federici

ROMA - Una «approfondita verifica» per far luce sulle «iniziative poste in essere dalla famiglia Morace sia per quanto riguarda l'acquisizione di Siremar e di Tirrenia nonché indirettamente di Toremar» che creerebbe «i presupposti per la realizzazione di un monopolio nel mercato dei servizi marittimi». Lo chiedono 75 parlamentari che hanno presentato un'interpellanza al ministro dell'Economia e delle Finanze Vittorio Grilli e al ministro dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti Corrado Passera. Che cosa è successo si potrebbe racchiudere in poche parole: «un gruppo armatoriale che già controlla la metà del mercato, potrebbe comprarsi la Tirrenia, diventando quasi monopolista. Per far ciò pagherebbe 380 milioni di euro, ottenendone però 570 (sempre milioni di euro) come contributi statali nei prossimi anni. I contribuenti italiani pagherebbero quindi 190 milioni per “regalare” la Tirrenia ad una società privata e farla diventare monopolista, con la possibilità di aumentare le tariffe a loro piacere».

Nell'interpellanza, primo firmatario l'on. Amedeo Labocchetta, i parlamentari ricostruiscono il processo di privatizzazione della compagnia Tirrenia evidenziando in apertura della loro interrogazione che il processo di privatizzazione delle aziende ex Tirrenia sta procedendo con difficoltà ed è tuttora oggetto di indagini da parte dall'Unione europea per quanto concerne contributi erogati negli anni passati. Nelle premesse si fa presente che la Tirrenia e la Siremar sono in amministrazione controllata e da tempo sono in corso le procedure per la loro privatizzazione, che la Saremar, Caremar e Laziomar sono state regionalizzate ma in riferimento ad esse è in corso una procedura di infrazione da parte della Commissione europea, che le procedure di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico già in capo a Toremar spa sono state invece svolte dalla Regione Toscana ed al loro esito la Moby Lines spa in data 5 Maggio 2011 si è resa aggiudicataria del servizio pubblico. La situazione determinatasi in questo ultimo caso, continuano gli interroganti, appare singolare: la Moby Lines che già controllava una quota di mercato di circa il 50%, con l'aggiudicazione dei servizi già in capo alla società a capitale pubblico Toremar, si ritrova nella posizione di monopolista, con evidenti ricadute nell'ambito tariffario e degli interessi degli utenti isolani.

La Tirrenia spa, dopo alterne vicende, si legge sempre nelle premesse, sta per essere assegnata definitivamente alla “Cin”, Compagnia italiana di navigazione, della quale è socio industriale la stessa Moby Lines e che ha al suo vertice come amministratore delegato il signor Ettore Morace.

Il prezzo, informano i 75 parlamentari, sarebbe corrisposto con le seguenti favorevoli modalità: 200 milioni di euro alla consegna della società, 180 milioni di euro rateizzati in varie annualità senza interessi, il tutto condizionato all'ottenimento di complessivi 570 milioni di euro di contributi statali nell'arco dei prossimi otto anni. Non si può sottacere che nell'Agosto del 2010, la Società Mediterranea Holding di Navigazione spa, risultata vincitrice di un regolare bando prima della sottoposizione ad amministrazione controllata di Tirrenia spa, aveva offerto per rilevare l'azienda la somma di 640 milioni di euro. La famiglia armatrice Morace attualmente controlla il 50% del mercato del traffico con le isole minori della Sicilia e, unitamente all'armatore Franza, controlla interamente i servizi marittimi che interessano lo stretto di Messina. Le società controllate dagli armatori sopra citati detengono in Sicilia una quota di mercato vicina al 50% dei servizi con le isole minori, come sopra accennato, ed hanno beneficiato, negli anni passati, di circa 80 milioni di euro

di contributi regionali e continuano ad essere destinatarie, anche per l'anno in corso, di contributi per oltre 50 milioni di euro, salvo integrazioni.

Gli interpellanti chiedono quindi «se il Governo non ritenga di dover avviare, per quanto di competenza, una approfondita verifica sulle materie oggetto del presente atto e, in particolare, far luce sulle iniziative poste in essere dalla famiglia Morace sia per quanto riguarda l'acquisizione di Siremar spa che di Tirrenia spa, nonché, indirettamente di Toremar spa, creando così i presupposti per la realizzazione di un monopolio nel mercato dei servizi marittimi, utilizzando, a loro avviso, contributi statali e/o regionali per acquisire aziende pubbliche».

Nuove aree (2mila ettari) per il porto di Rotterdam

ROTTERDAM - (M. B.) La costa olandese ha ora un nuovo e più esteso profilo. Mercoledì scorso, infatti, la Regina Beatrice ha dato il via alle operazioni per la chiusura della diga di Maasvlakte 2. Approfittando della bassa marea, le grandi attrezzature delle società di ingegneria idraulica Boskalis e Van Oord (che nel 2007 costituendo il consorzio Puma si erano aggiudicate i lavori) hanno iniziato a chiudere l'apertura di undici chilometri che ancora divideva i due lembi di terra. L'intera diga raggiungerà l'altezza e la larghezza previste dal progetto a metà Agosto.

La realizzazione della nuova costa è iniziata da due lati. Sul lato nord, a fianco del canale navigabile per l'accesso al porto, è stata costruita una diga in pietra lunga 3,5 km, unica nei Paesi Bassi, per la quale sono stati riutilizzati anche 20.000 blocchi di cemento della diga del Maasvlakte esistente. Sul lato sud, invece, è stata costruita un'altra diga lunga 7,5 km, costituita da dune di sabbia alte 14 metri. Allungata successivamente di 100 metri, per consentire ai bagnanti utilizzare una bella spiaggia anche con l'alta marea.

L'11 Luglio queste due sezioni sono state unite, completando il lavoro iniziato a metà Giugno dalle tre draghe "Prins der Nederlanden", "Vox Máxima" e "Edax" che hanno movimentato gli ultimi 10 milioni di metri cubi di sabbia per collegare le due parti.

Hans Smits, presidente della Port of Rotterdam Authority ha dichiarato: «Dopo tre anni e mezzo di duro lavoro, abbiamo raggiunto una tappa importante. La diga attorno Maasvlakte 2 è stata chiusa e questi 2.000 ettari di nuovo territorio olandese ora sono adeguatamente protetti dal mare».

La costruzione di Maasvlakte 2, il progetto di bonifica nel Mare del Nord per lo sviluppo del porto di Rotterdam, è stata avviata a fine 2008 dalla Port Authority e prevede che i primi terminal container siano operativi nel 2014. Questo progetto cambierà la mappa dei Paesi Bassi. Il porto di Rotterdam crescerà del 20%, e come detto, l'estensione dei Paesi Bassi è aumentata di 2.000 ettari.

Nel primo semestre di quest'anno i porti marittimi cinesi hanno movimentato 75,6 milioni di container (+8,7%)

Il traffico nel porto di Shanghai è stato pari a 15,9 milioni di teu (+3,7%)

Nel primo semestre del 2012 il traffico dei container movimentato complessivamente dai porti cinesi è ammontato a 84,6 milioni di teu, con una progressione dell'8,8% rispetto alla prima metà dello scorso anno. I porti marittimi hanno totalizzato un traffico pari a 75,6 milioni di container teu (+8,7%), mentre i porti interni/inland hanno movimentato 8,9 milioni di teu (+9,5%).

Tra i principali porti per volume di traffico, nei primi sei mesi del 2012 il porto di Shanghai ha movimentato 15,9 milioni di teu (+3,7%), Shenzhen 10,9 milioni di teu (+2,1%), Ningbo-Zhoushan 8,0 milioni di teu (+11,7%), Qingdao 7,2 milioni di teu (+10,4%), Guangzhou 7,0 milioni di teu (+8,0%) e Tianjin 5,9 milioni di teu (+5,4%).

Nel solo mese di giugno del 2012 i porti marittimi cinesi hanno movimentato un traffico containerizzato pari a 13,4 milioni di teu, con un incremento dell'8,9% rispetto al giugno 2011. Lo scorso mese il porto di Shanghai ha movimentato 2,8 milioni di teu (+7,3%), Shenzhen 2,0 milioni di teu (+2,1%), Ningbo-Zhoushan 1,4 milioni di teu (+10,8%), Qingdao 1,3 milioni di teu (+17,6%), Guangzhou 1,2 milioni di teu (-0,5%) e Tianjin 1,0 milioni di teu (+5,1%).

Pellegrino (MSC Crociere): avviare subito una politica a livello nazionale a sostegno della portualità italiana

La presenza di una cabina di regia nazionale - ha spiegato - eviterebbe la dispersione di risorse finanziarie

Avviare subito una politica a livello nazionale a sostegno della portualità italiana. Lo ha chiesto il managing director di MSC Crociere, Domenico Pellegrino, intervenendo ieri alla sessione pomeridiana de "La 2giorni del Mediterraneo" in corso di svolgimento a Civitavecchia. «Non più Napoli, Genova, o Barcellona», ha rilevato Pellegrino. «Nell'ottica di un mercato globale - ha spiegato - la nuova sfida competitiva per Civitavecchia non è più solo europea, potendo le compagnie essere obbligate a scelte economicamente compatibili con le nuove dinamiche di mercato. È necessario avviare subito una politica a livello nazionale a sostegno della portualità italiana che non può più arrendersi a logiche provincialistiche. La presenza di una cabina di regia nazionale, invece - ha sottolineato il dirigente della compagnia crocieristica - eviterebbe la dispersione di risorse finanziarie, assegnandole a chi realmente è in grado di affrontare le nuove sfide internazionali».

«In Italia, purtroppo - ha proseguito Pellegrino - si fa ancora fatica a dare il giusto peso al settore crocieristico. Ogni nave, infatti, può essere paragonata ad un impianto industriale, capace di generare sul territorio valore aggiunto, ricchezza e occupazione per 365 giorni all'anno. Le compagnie, prima di decidere itinerari e scali, guardano la funzionalità di un'area, data da tre fattori chiave: l'attrattività turistica della destinazione, il bacino d'utenza e l'accessibilità. E proprio su quest'ultimo punto - ha concluso - occorre lavorare per il porto di Civitavecchia, non nato certamente come porto crocieristico e quindi non ancora adeguatamente attrezzato e dotato di alcune infrastrutture fondamentali»

Nel primo semestre del 2012 il canale di Suez ha registrato i transiti di 8.573 navi (-1,6%)

I volumi di carico che hanno attraversato la via d'acqua sono ammontati a 370,2 milioni di tonnellate (+10,7%)

inforMARE - Nel primo semestre di quest'anno il traffico marittimo nel canale di Suez è ammontato a 8.573 navi, con una diminuzione dell'1,6% rispetto a 8.708 navi transitate nella prima metà del 2011. Ad attraversare la via d'acqua egiziana sono state 1.815 petroliere, con un incremento del 6,3% sui primi sei mesi dello scorso anno, e 6.758 navi di altra tipologia (-3,5%).

Nei primi sei mesi del 2012 le navi transitate nel canale trasportavano volumi di carico pari complessivamente a 370,2 milioni di tonnellate, con una crescita del 10,7% rispetto a 334,4 milioni di tonnellate nel corrispondente periodo dello scorso anno. I carichi di petrolio e prodotti petroliferi sono ammontati a 71,4 milioni di tonnellate (+42,9%) e i carichi di altre merci a 298,9 milioni di tonnellate (+5,1%).

Nel primo semestre di quest'anno le navi transitate nella direzione nord-sud trasportavano 194,8 milioni di tonnellate di carichi (+21,9%), di cui 36,7 milioni di tonnellate di petrolio e prodotti petroliferi (+65,1%) e 158,1 milioni di tonnellate di altre merci (+14,9%), mentre quelle transitate nella direzione northbound trasportavano complessivamente 175,4 milioni di tonnellate (+0,5%), di cui 34,7 milioni di tonnellate di petrolio e prodotti petroliferi (+25,1%) e 140,8 milioni di tonnellate di altre merci (-4,2%).

Nel solo mese di giugno di quest'anno il canale di Suez è stato attraversato da 1.357 navi, con una flessione del 9,3% rispetto a 1.497 navi nel giugno 2011. Le petroliere sono state 280 unità (-7,0%) e le navi di altro tipo 1.077 unità (-10,0%).

Lo scorso mese le navi transitate nel canale trasportavano un totale di 61,8 milioni di tonnellate, con una progressione del 4,6% rispetto al giugno 2011. Nella relazione southbound sono transitate 30,4 milioni di tonnellate di carichi (+10,9%) e nella relazione northbound 31,4 milioni di tonnellate (-0,9%).

Ennesimo rinvio del dragaggio del porto di Pescara

Il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche bocchia l'ipotesi di utilizzare la vasca di colmata

L'intervento di dragaggio nel porto di Pescara necessario per risolvere i problemi di operatività dello scalo abruzzese ha subito un ennesimo rinvio. Ieri, infatti, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche ha comunicato la propria bocciatura dell'ipotesi di utilizzare la vasca di colmata esistente nel porto, già usata in precedenti operazioni di dragaggio, per conferire al suo interno il nuovo materiale da dragare.

Nel corso di un incontro con il presidente della Provincia di Pescara, Guerino Testa, con il sindaco della città abruzzese, Luigi Albore Mascia, con il direttore ambientale dell'Arta Abruzzo, Giovanni Damiani, e con i tecnici di Provincia e Regione, gli esperti dell'Ispettorato interregionale alle opere pubbliche hanno chiarito che svuotare la vasca di colmata, impermeabilizzarla e poi riempirla con altri materiali da prelevare sui fondali del fiume e nell'area portuale costerebbe tra i dieci e i venti milioni di euro e richiederebbe dagli otto ai dodici mesi di tempo, a seconda della quantità di materiale da rimuovere, che può variare da 125mila a 257mila metri cubi.

Testa e Mascia hanno chiesto di individuare «una soluzione definitiva che consenta di dragare il porto di Pescara a partire da settembre, senza ulteriori rinvii», ma per il Provveditorato quella della vasca di colmata è un'ipotesi non ottimale e da scartare mentre andrebbero perseguite altre ipotesi che andranno sottoposte all'attenzione del ministero dell'Ambiente. I tecnici del Provveditorato hanno spiegato che si potrebbe trasportare in discarica il materiale dragato nel porto di Pescara oppure riutilizzarlo a seguito di un trattamento da effettuare o nel porto di Pescara o in un impianto apposito; o ancora: si può ipotizzare il trasporto in un'altra vasca di colmata dopo aver controllato sul posto il materiale. Un'ulteriore ipotesi è di realizzare a Pescara una nuova vasca di colmata (propedeutica alla separazione del fiume dal porto) - ma è stato subito evidenziato che non è previsto nel Piano Regolatore Portuale e sarebbe necessaria una variante allo strumento, peraltro non ancora approvato - o si potrebbe realizzare un intervento di riprofilatura del fiume, senza spostare il materiale che si è accumulato.

Testa e Mascia hanno precisato che «saranno i ministeri competenti a dover decidere, a questo punto». Il sindaco e il presidente della Provincia hanno rilevato che tutte le possibili soluzioni indicate «sono attuabili solo nel giro di alcuni mesi e richiedono investimenti consistenti che il governo stesso dovrà effettuare. Tutte strade, peraltro - hanno evidenziato - che affrontate in regime di ordinarietà non consentiranno mai al porto di Pescara di uscire dall'emergenza. Aspettiamo quindi hanno concluso Testa e Mascia - di essere convocati a Roma dai ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti. Chiediamo di sapere a strettissimo giro in che modo il governo, proprietario dell'infrastruttura, intende salvarla dalla chiusura definitiva».

Virano chiama Parigi

“Si farà, ma low cost”

Troppo cara e, soprattutto, inutile, visto il calo del traffico merci. Quando le agenzie di stampa italiane rilanciamo le motivazioni che secondo i principali quotidiani francesi sono alla base della volontà del governo di Parigi di rivedere la realizzazione della Torino-Lione Mario Virano, commissario straordinario del governo per la Tav ha già iniziato a contattare i grand commis d'Oltralpe per cercare di capire la portata di questo progetto di revisione. Al telefono parla con il segretario francese della Conferenza intergovernativa e con il presidente Ltf, la Lyon Turin Ferroviarie, Paul Raulin. Il risultato: «Non è in discussione la realizzazione del tunnel di base, prevista dai trattati internazionali. Il governo di Parigi ha messo in campo un progetto di revisione simile a quello già fatto in Italia e che ha portato ad un diverso fasaggio dei lavori». Insomma, per semplificare: «Anche la Francia adotta lo schema Tav low cost che abbiamo già avviato».

Affermazioni che non sono sufficienti a stoppare le polemiche e l'offensiva del fronte politico contrario alla Torino-Lione. Del resto le tesi della Corte dei Conti francese e del ministero del bilancio ricalcano le ragioni alla base della

protesta No Tav valsusina.

La verifica sulle reali intenzioni di Parigi è urgente. Si muove Virano - in partenza per Roma dove nel tardo pomeriggio parteciperà al ricevimento dell'ambasciata di Francia per le celebrazioni della festa nazionale - e si muove anche la struttura tecnica del ministero delle Infrastrutture. Il ragionamento di Virano, confortato dai colloqui telefonici, nasce da due considerazioni. La prima: «La realizzazione della

tratta internazionale della Torino-Lione fa parte di accordi internazionali firmati anche con l'Unione Europea - che finanzia almeno un terzo dell'opera - che diventa

difficile rimettere in discussione. La seconda: i francesi hanno già scavato e completato tre discendriere spendendo almeno 450 milioni di euro.

E mentre Virano vola verso Roma il ministro dell'Ambiente, Corrado Clini, spiega: «Non abbiamo assolutamente nessuna comunicazione e non ci risulta» un ripensamento dei francesi sulla Tav Torino-Lione. E dal ministero delle Infrastrutture si fa sapere che la struttura tecnica del ministero dei

Trasporti francese ha fatto sapere che non c'è alcuna volontà di cambiare idea e che tutto nasce da interpretazioni giornalistiche.

E Virano, dopo aver parlato con l'ambasciatore, Alain Le Roy, prova a gettare ancor di più acqua sul fuoco: «Si tratta di una tempesta in un bicchier d'acqua. Il diplomatico mi ha detto che gli impegni presi sono fuori discussione». Tutto nasce dalla «normale ricognizione dei capitoli di spesa che viene fatta dai nuovi governi. E tutti gli impegni presi sono confermati sia con le comunità locali sia con l'Ue».

Se la tesi di Virano è corretta, allora, non sarebbe in discussione la

realizzazione della tratta internazionale tra St. Jean Maurienne e il confine di stato. Se Parigi adotterà lo schema low cost (costo stimato in 8,7 miliardi), cioè la realizzazione della linea per fasi successive sarà scavato solo il tunnel di base e una galleria di 15 chilometri. Il resto degli interventi verrebbe rinviato (così come succede in Italia nella Bassa Valsusa) dopo il 2030 utilizzando per il trasporto delle merci la linea storica.

Il progetto completo prevede anche la realizzazione di una nuova linea di 193 chilometri, di cui 148 in galleria. La prima tratta è quella tra Lione e Chambéry (78 chilometri, 32 in galleria) che dovrebbe costare 4,5 miliardi. Poi c'è il collegamento Chartreuse-Belledonne-Glandon: costo stimato 5,3 miliardi. [M.TR.]