

# RASSEGNA STAMPA 18 GENNAIO 2012

Fonte:



# D'Anna: siamo stati implacabili, dovevamo

PAOLO CRECCHI

**GROSSETO.** Uno sguardo d'intesa, un cenno del capo e il capitano di fregata Gregorio De Falco ha potuto intimare «Torni a bordo!» al comandante della Costa Concordia.

Di fronte a lui, nella sala operativa della capitaneria di porto di Livorno, c'era l'ammiraglio Ilarione D'Anna, la massima autorità marittima toscana. Lui, anche se come tutti gli alti ufficiali preferisce parlare di «azione collegiale», ha deciso di esautorare Francesco Schettino e assumere il comando della nave che stava affondando.

**Ammiraglio, siete i nuovi eroi dell'immaginario collettivo, siete l'Italia che sa prendere le decisioni: l'altra faccia degli Schettini.**

«Sì. Posso permettermi di dire di sì».

**Dietro De Falco, o magari accanto, c'era lei.**

«Non potevo non esserci».

**E quella notte, idealmente, vi siete trasferiti entrambi sulla plancia del Concordia.**

«Per forza. Il comandante aveva abdicato».

**Può ricordare il momento esatto?**

«Quando Schettino si è rifiutato di tornare a bordo ha rinunciato a tutte le sue prerogative. Non è per un fatto di romanticismo che il comandante deve lasciare la nave per ultimo. Lo prevede il codice della navigazione».

**Così lei ha assunto il comando.**

«No, io non posso assumere il comando. Conoscete il motto di ogni comandante? Apres Dieu, moi».

**Dopo Dio, me.**

«Esatto. Il comandante a bordo può tutto, persino celebrare matrimoni e ricevere in custodia un testamento. Ma se rinuncia, allora è la capitaneria di porto, che ha poteri disciplinari nei suoi confronti, che può impartire gli ordini».

**Lo avete fatto. Lei, De Falco...**

«Anche il sottocapo che era con noi. Fate così, muovetevi, controllate questo, controllate quello... Implacabile».

**Lo dice con orgoglio.**

«Lo dico con orgoglio».

**Quando ha capito che il Concordia era nei guai?**

«Quando ho saputo che i passeggeri avevano i giubbotti di salvataggio. Una nave da crociera non è un cargo, e di notte non si fanno esercitazioni».

**Chi vi ha detto dei giubbotti?**

«Una persona di Prato che aveva un parente a bordo».

**A quel punto?**

«A quel punto è partita la macchina dei soccorsi, subito. Cinque navi dirottate sul Giglio, compresa una chimichiera, per raccogliere eventuali naufraghi. Un rimorchiatore da Livorno e due da Civitavecchia. Un altro da Piombino. Tutte le mo-

tovedette della Toscana. Allertata la centrale operativa di Roma».

**E Schettino continuava a parlare di black-out.**

«Lui ha sbagliato a non dichiarare subito il distress, a non chiedere ufficialmente aiuto».

**Secondo lei perché non lo ha fatto? Cercava di nascondere la situazione, ma a che pro?**

«Io credo che sia rimasto paralizzato dalla consapevolezza di quello che era successo. Provate a pensare cosa dev'essere: la tua nave sta affondando, magari sai che è colpa tua, hai quattromila persone da mettere in salvo e intanto devi avvertire l'armatore, la capitaneria...».

**Un comandante è un comandante.**

«Non giustifico nessuno. Provo a spiegare».

**Schettino, quando parla con voi, dice di essere appennellato a poppa. Cosa vuol dire?**

«Appennellato, appeso. Come le ancore quando non sono ancora in mare e non più trattenute alla fiancata».

**Nelle registrazioni dice che può coordinare i soccorsi anche da lì.**

«Difficile, onestamente».

**Dunque voleva davvero fuggire.**

«Ripeto: io ritengo che abbia abdicato. Anche da come parlava, si capiva che la gravità di quello che era successo lo aveva distrutto».

**Gli avete intimato di tornare a bordo...**

«Abbiamo fatto il possibile, per convincerlo».

**Non è che stava aiutando i passeggeri sottobordo?**

«No. Lui doveva e poteva tornare in plancia. C'era una biscagliola, la scaletta di corda. Il mare era calmo. Non ha voluto».

**Un codardo.**

«Ma no, io non credo che un comandante, uno che ha preso mare e ne ha viste mille, abbia paura in una situazione del genere. Quello che ti frega sono i mille flash del cervello... Hai distrutto la nave. Ci sono dei morti. La tua carriera è finita. La tua famiglia saprà».

**L'onta. Il rimorso.**

«In tanti anni di carriera, ne ho compiuti da poco sessanta, io non avevo mai sentito parlare di inchino. Né all'isola, né al collega né al maître».

**Non si gioca col mare. E ha visto i naufraghi? Si riprendevano col telefonino.**

«Magari volevano distrarsi».

**No, intralciavano l'evacuazione.**

«Eh, mi rendo conto. A volte l'approccio è proprio sbagliato».

**Adesso, ammiraglio?**

«Dobbiamo scongiurare il disastro ecologico. Nel giro di un paio di giorni verrà proclamata l'emergenza nazionale».

**Rischi?**

«Ci sono 2500 tonnellate di carburante da trasferire. Speriamo nel tempo clemente».

## NAVI GIGANTI PER GENOVA: AL SECH ARRIVA "HUMBER BRIDGE"

GENOVA alle prese con le navi giganti: sabato arriverà nel porto storico di Sampierdarena la porta-container più grande mai entrata nel porto storico.

Si tratta della Humber Bridge, una nave da quasi 100.000 tonnellate di stazza lorda, lunga 336 larga 45,8 metri, che attraccherà al terminal container Sech di Calata Sanità.

L'arrivo della Humber Bridge costituirà un punto di svolta per il terminal, che dopo il riadattamento delle gru ed il dragaggio dei fondali è ora in grado di accogliere unità sino a 10.000 teu.

La Humber Bridge sarà impiegata nell'ambito del nuovo servizio Md2, parte dell'alleanza asiatica tra Cosco, K Line, Yang Ming ed Hanjin, che viene operato da Yang Ming e K Line con quattro navi ciascuna. Le otto navi hanno tutte una capacità di 8.200 teu. Ma in realtà le quattro navi K Line sono da 9.040 teu. La lunghezza delle navi è uguale, l'unica differenza è che le navi K Line hanno 18 file di container in larghezza, quelle Yang Ming 17.

La Humber Bridge arriverà a Genova all'una del mattino ed ormeggerà alle 6 per iniziare ad operare

con il primo turno delle 7.

Le grandi navi come quella in arrivo al Sech rimpiazzeranno quelle attuali da 6.200 teu. Per i primi tre mesi le navi del servizio principale toccheranno in Italia solo il porto di Genova, mentre il porto di Livorno sarà scalato dal servizio operato con navi Cosco da 5500 teu. Successivamente, da marzo/sprile, anche questa linea sarà effettuata con navi da 9/10.000 teu. A quel punto, il porto di Livorno continuerà ad essere scalato solo se avrà effettuato tutte le opere di dragaggio necessarie.

**CANCELLAZIONI**  Giver Viaggi, tutto ok

# Per ore nessuna ripercussione per altre aziende crocieristiche

**A**l momento, la tragedia della nave Concordia pare che stia determinando ripercussioni sulla Costa (che sta ricevendo un consistente numero di cancellazioni di crociere nell'area del Mediterraneo) ma non sulle altre aziende che svolgono attività crocieristica. Come spiegano gli operatori del settore, la clientela ha compreso che il drammatico evento

dell'isola del Giglio non è legato a carenze tecniche delle navi.

«Per quanto ci riguarda - spiega Andrea Carraro, responsabile delle pubbliche relazioni della genovese Giver Viaggi, leader nazionale delle crociere nel Nord Europa e, soprattutto, nei mari scandinavi - abbiamo ricevuto l'intenzione di rinunciare al viaggio solo da parte di una coppia di Savona, che abbiamo comunque inviato a

riflettere. E' chiaro che il periodo clou delle nostre crociere è nei mesi estivi per cui, mancando molti mesi a tale periodo, sarebbe strano aver notato già oggi ripercussioni al tragico evento dell'isola del Giglio».

«In ogni caso - prosegue Carraro - la gente è consape-

vole del livello di eccellenza di Costa Crociere ed ha capito che l'incidente, come sta emergendo, è stato determinato da una scelta incomprensibile attuata da una singola persona. Insomma,

Compreso  
errore  
umano

Nessun  
problema  
tecnico

se la tragedia fosse stata legata per un guasto tecnico, che so un problema al software di bordo, allora sì che gli utenti avrebbero potuto maturare legittime diffidenze verso il mondo crocieristico. Ma, ripetuto, in questo tragico

evento non vi sono manchevolezze da addebitare alla nave Concordia e a Costa Crociere, bensì ad un singolo individuo».

«I clienti - aggiunge il responsabile delle pubbliche relazioni di Giver Viaggi - hanno buon senso, sanno interpretare gli eventi. Provo a

farmi capire con un esempio, che può apparire forzato ma credo sia utile a rendere l'idea: quando, lo scorso anno, un pazzo seminò il terrore in un'isola della Norvegia, uccidendo decine di giovani, la gente non pensò di cancellare le crociere che transitavano in quell'area della Scandinavia. Noi, che appunto siamo l'agenzia italiana leader nelle crociere fluviali in quell'area, non registrammo alcuna cancellazione di viaggio. Dunque, anche in questa occasione sono convinto che la clientela saprà comprendere che le crociere sono estremamente sicure. Il comportamento sbagliato di una persona non può avere ripercussioni su un mondo, quello crocieristico, che è in crescita, che da anni è sempre più apprezzato sotto tutte le latitudini e che coinvolge persone di tutte le età».

[m.m.]

## La polemica: «Ma perché hanno aspettato un'ora a dare l'allarme?»

«**G**li ufficiali della nave che la Concordia aveva urtato contro lo scoglio. Nessuno al comando ha mai aspettato che fosse solo un black out tanto che a bordo subito dopo l'impatto hanno suonato i due fischi lunghi che nel gergo marinaresco significa che c'è una falla nello scafo». La testimonianza choc arriva da una dipendente della Costa Crociera che si trovava a bordo venerdì sera sulla Concordia ed vissuto quel terribile incubo. Un'impiegata residente nella nostra città che ha voluto raccontare al nostro giornale la sua versione dei fatti su quanto accaduto subito dopo l'impatto contro lo scoglio: «Alle 21.45 - spiega l'addetta di Costa che ha chiesto di mantenere l'anonimato - abbiamo avuto la prima inclinazione dell'imbarcazione. Alle 22 ho sentito chiaramente i due fischi lunghi che indicavano la falla nello scafo eppure per al-

meno un'ora nessuno ha dato l'allarme ed ha evacuato la nave. Dal comando hanno continuato a dire che si trattava di un black out elettrico ma noi sapevamo come stava la situazione». La dipendente della Costa ha vissuto momenti di terrore a bordo: «Ho pensato al peggio - spiega - e sono riuscita a mettermi in salvo solo intorno all'una. Non si trovava una scialuppa ed ho visto scene di disperazione completa. Sembrava di essere nel mezzo del film con Di Caprio Titanic». Secondo l'addetta se si fosse intervenuti prima

con l'allarme si sarebbero potute salvare più persone: «Non capisco - continua - perché il comandante abbia aspettato a dare l'allarme di abbandono della nave. In quelle circostanze ogni minuto è prezioso». Anche la stessa impiegata di Costa Crociera è rimasta sconvolta da quanto ascoltato tra il comandante e la capitaneria di Porto: «Mi viene la pelle d'oca a sentire quel dialogo - conclude - quell'uomo Schettino ha dimostrato di non avere nessun senso di responsabilità...».

**TOMMASO FREGATTI**

### “SIT-IN” DEI LAVORATORI COSTA

Scendono in piazza i lavoratori della Costa. Domenica pomeriggio a parte dalle 15 è in programma un sit in di tutti i dipendenti della compagnia per stare vicini ai vertici sconvolti da questa tragedia terribile. L'idea è quella di una fiaccolata alla luce del sole. Il motto è quello di “essere orgogliosi di lavorare in Costa Crociera”.

## **«Msc» nel Medcenter Altre importanti novità per Gioia Tauro**

GIOIA TAURO - La Mediterranean Shipping Company ha messo radici a Gioia Tauro, dopo aver acquisito il 33% delle azioni della Medcenter Container Terminal (Mct).

Del buon andamento delle trattative, il presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, nel suo viaggio ad Amburgo a Dicembre dello scorso anno, era stato informato, dettagliatamente, da Cecilia Battistello, presidente di Contship Italia e di Mct.

Naturalmente, per discrezione e per non interferire nelle trattative commerciali delle due società, Giovanni Grimaldi ha preferito mantenere il silenzio fino al momento dell'ufficialità dell'accordo. Così, due giorni fa, con una personale missiva, la patron di Contship Italia ha voluto dare la buona notizia direttamente al presidente Grimaldi. «Si conclude, così - ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale - un ambito iter che vede giungere a Gioia Tauro la seconda compagnia di navigazione più importante al mondo. Il pacchetto azionario del gruppo è stato così suddiviso in tre quote eguali, ognuno al 33%, tra la Mct, Maersk ed Msc. Insieme, questi tre colossi del mare potranno lavorare in sinergia per garantire la crescita del nostro porto. Ho salutato con grande plauso la trattativa appena conclusa perché credo si tratti di un importantissimo accordo per il futuro dello scalo. In questo modo la Msc di Luigi Aponte si radica in modo definitivo nella banchina portuale di Gioia Tauro. Sono certo che la nuova alleanza, con la presenza diretta di Msc in Calabria, sarà foriera di positivi e futuri risultati».

Dalla lettera della Battistello, il presidente Grimaldi è stato informato, nei particolari, dei passaggi intercorsi che hanno portato all'avvenuta sottoscrizione. E' stato, altresì, messo al corrente dell'organizzazione interna che avrà il Consiglio di amministrazione del neo gruppo che gestirà il porto. «Da oggi - ha aggiunto Grimaldi - si potrà guardare con rinvigorito spirito positivo agli sviluppi dei traffici e, quindi, alla crescita del nostro scalo portuale che, infrastrutturalmente, ha tutte le carte in regola per ritornare a guidare la leadership del circuito internazionale del transhipment nel Mediterraneo».

E visto che le buone notizie, a volte, non giungono da sole, Grimaldi ha poi aggiunto: «Il clima positivo, che sta investendo il nostro scalo, si arricchisce di altre importanti novità. A breve tre nuovi servizi saranno avviati da Msc nel porto di Gioia Tauro che sarà, così, collegato con strategiche vie di navigazione. In particolare, a fine mese (il 28 Gennaio), giungerà il servizio "Canada Express" che unisce Gioia Tauro a Montreal con frequenza settimanale. Successivamente, sarà attivato il servizio "Spain Saec" che collegherà, settimanalmente, i porti del Sud America con il nostro scalo. Nel mese di Marzo, inoltre, sarà attivato il nuovo servizio "Jade" che unirà, anche questo con frequenza settimanale, gli scali di Shangai - Singapore con quelli del Mediterraneo passando per Gioia Tauro».

## **Per il disastro della «Concordia» approvare lo stato di emergenza**

LIVORNO - Stato di emergenza per il disastro della "Costa Concordia". Il decreto sarà approvato nel prossimo Consiglio dei ministri, forse anche prima. L'annuncio del ministro dell'Ambiente, Corrado Clini, al termine del vertice a Livorno, è il segno della preoccupazione che si nutre per quel gigante appoggiato sul fondale dell'isola del Giglio con 2400 tonnellate di carburante nei serbatoi.

Clini non ha nascosto le sue preoccupazioni: «Il rischio ambientale per l'Isola del Giglio è altissimo. L'obiettivo è di evitare che il carburante esca dalla nave. L'intervento è urgente, abbiamo fretta». La dichiarazione di stato di emergenza «comporta - precisa il ministro - che tutte le operazioni che riguardano l'incidente sono di interesse nazionale e hanno la partecipazione delle istituzioni nazionali, del Governo congiuntamente con la Regione». «Bisogna intervenire subito per scongiurare un disastro ambientale e noi stiamo vigilando con attenzione su tutte le operazioni programmate e avviate dalla società specializzata reclutata dalla compagnia su diffida della Capitaneria di porto».

Clini ha sottolineato la necessità di fare presto perché «la situazione ci concede tempi stretti. La cosa più urgente è svuotare i serbatoi del carburante». I pericoli legati allo svuotamento delle cisterne «sono concreti perché 2.400 tonnellate di carburante non sono facili da gestire». «Abbiamo appreso che cominciano ad esserci dei trafiletti di materiale liquido, non sappiamo se questi fanno riferimento a carburante» ha detto Clini. Nel frattempo è stata avviata la protezione dello scafo con delle panne che consentano di circoscrivere queste perdite. Le attività proseguono all'isola del Giglio e sono finalizzate non solo a monitorare ma anche a prendere le decisioni necessarie ad evitare rischi per ambiente e coste.

Il ministro ha puntualizzato che il sequestro della "Costa Concordia" da parte della magistratura «non libera l'armatore dall'obbligo di presentare e adottare le misure necessarie per rimuovere i fattori di rischio». Mentre annuncia che si stanno valutando «le procedure possibili, a legislazione esistente, per regolamentare il traffico marittimo di fronte alle coste della Toscana», il ministro non usa mezzi termini per stigmatizzare la pratica di certe rotte turistiche ad effetto. Far passare le navi da crociera lontano da zone di particolare pregio ambientale «è una norma di buon senso». «Il buon senso suggerisce che - ha concluso Clini -, se il valore principale da tutelare è quello del nostro patrimonio naturale e paesaggistico, risorsa fondamentale per il nostro turismo, dobbiamo evitare che venga messo a rischio».

## **«Valorizzare le crociere»: Civitavecchia in prima linea**

CIVITAVECCHIA - «In questo momento così tragico non è semplice dirlo, ma sono convinto che la crociera sia e rimanga una forma di vacanza sicura». Primo nel Mediterraneo per numero dei passeggeri, il porto di Civitavecchia, con il presidente dell'Autorità portuale Pasqualino Monti, si schiera a difesa del mercato crocieristico, e specialmente dei «tanti uomini e donne che ogni giorno - ha affermato il presidente dell'Autorità portuale - danno il meglio per garantire a milioni di turisti un prodotto unico per caratteristiche, per rapporto qualità-prezzo, per mix irripetibile di tradizione e innovazione». Intervenendo alla trasmissione radiofonica "Nove in punto" di Oscar Giannino, Monti, nell'unirsi al cordoglio e alla preoccupazione per la assurda tragedia della "Costa Concordia" ha annunciato «non casualmente oggi», lo sblocco di un progetto da tempo all'esame dell'Autorità portuale, per la realizzazione a Luglio a Roma e Civitavecchia di un grande evento internazionale in grado di accendere positivamente i riflettori sul mercato delle crociere.

«Il porto di Civitavecchia, proprio per il suo ruolo leader nel Mediterraneo - ha sottolineato - è secondo noi chiamato a una funzione del tutto originale, non solo di capitale di traffico ma anche di centro di diffusione di una cultura del turismo compatibile in Mediterraneo, che abbia quelle caratteristiche di sicurezza, ma anche di piena comprensione di una potenzialità storica e artistica unica nel mondo che deve trovare espressione negli itinerari delle navi».

E l'evento che è programmato per l'inizio di luglio, avrà proprio questa motivazione, «riaffermando nel contempo il ruolo leader che l'Italia ha conquistato e ha tutto il diritto di difendere», nell'affermazione del turismo sul mare.

«Dal 2000 ad oggi - ha concluso Monti - nel solo porto di Civitavecchia sono transitati oltre 15 milioni di crocieristi, nella massima sicurezza e tranquillità, sia a terra che a bordo. La tragedia del Giglio è un fatto isolato, dipeso, secondo quanto sta emergendo, da singole decisioni e comportamenti al di fuori di ogni logica e procedura che nulla hanno a che vedere con la crociera in quanto tale o con la sicurezza della nave. Per questo ci auguriamo che sia limitato l'impatto negativo su un settore così importante per l'Italia, in cui il Paese fa registrare punte di eccellenza lungo tutta la filiera».



## **Regione sarda avvia ricerca di cinque navi obiettivo estate 2012**

CAGLIARI - Sono riprese dal porto di Civitavecchia, le partenze del traghetto della Saremar che collegherà la Penisola con il porto di Olbia. Le due navi della flotta sarda, "Scintu" e "Dimonios", quindi tornano ad incrociarsi nel Mar Tirreno per la stagione invernale che entro Marzo dovrebbe essere incrementata di una tratta, quella tra Porto Torres e Vado Ligure (o Genova).

Attualmente, con tariffe che vanno dai 21 euro a persona per il passaggio ponte sino ai 45 euro in cabina, le partenze vengono effettuate giornalmente escluso il sabato sino al 31 Marzo, mentre dal primo Aprile le corse saranno operative tutti i giorni. Nel frattempo la Regione, attraverso la controllata Saremar, ha avviato la ricerca, attraverso un avviso pubblicato la settimana scorsa sui quotidiani, di cinque navi, tre da 1.500 posti e 500 auto prevalentemente destinate alle persone (turisti e residenti) e due dedicate soprattutto alle merci.

L'obiettivo per l'estate del 2012 è quello di potenziare il numero di posti passeggeri per rilanciare lo sviluppo turistico e le rotte, prevedendo la possibilità di collegare anche Cagliari con uno dei porti del centro-sud Italia (Civitavecchia o Napoli).

«La flotta con i quattro mori - ribadisce il governatore Ugo Cappellacci - rappresenta la nostra sfida per tutelare il diritto alla mobilità dei sardi, per aprire nuove opportunità alle nostre imprese, per ripristinare le regole del libero mercato». Secondo il presidente, l'attuale aspetto dei collegamenti marittimi continua ad essere bloccato dal cosiddetto metodo "Tirrenia" che, sottolinea, va scardinato alla radice.

Per l'assessore regionale dei Trasporti, Christian Solinas, la flotta sarda rompe di fatto il monopolio dei "signori del mare" e offre tariffe competitive. «Il nostro obiettivo - osserva - è quello di potenziare il servizio con nuove tratte per garantire maggiore qualità e continuità nei collegamenti».

## **Rina, l'intervista "a sua insaputa" costringe Scerni alle dimissioni**

Ore tredici, la conferenza stampa del presidente di Costa Crociere Pierluigi Foschi è terminata. I giornalisti lasciano la sede della compagnia armatoriale, in piazza Piccapietra. All'uscita, però, il presidente del Rina, l'agente marittimo Gianni Scerni, si intrattiene con alcuni di loro. E parla, commenta, analizza. Parole in libertà, che certo Scerni non crede di ritrovare il giorno successivo sui giornali. Sfugge però all'agente marittimo che in qualunque circostanza, anche quando non indossa i panni ufficiali di presidente del gruppo Rina (Registro Italiano Navale) lui ha comunque una "maglietta" che non può togliersi di dosso. Soprattutto quando parla con i giornalisti. Finisce così che una frase, annotata da un giornalista del Secolo XIX, Scerni se la ritrova il giorno successivo sul giornale. Poche parole, intendiamoci, che non fanno che confermare le considerazioni di questi giorni, visto che l'agente parla di una "bravata che può fare un velista, non chi conduce navi di simili dimensioni". Tutto qui. Un uomo che parla in libertà, come tanti altri, ma che proprio come gli altri non è, visto che presiede un ente di classificazione navale, che controlla cioè che tutto sia regolare prima di autorizzare una nave a prendere il mare. E un giornalista che fa il suo lavoro. Le parole di Scerni pubblicate sul giornale di certo non raccolgono il favore della Costa, né della sua capogruppo, l'americana Carnival. E il Rina, già dalla mattinata, prende le distanze da quelle dichiarazioni. «Le rotte programmate da Costa Crociere sono rispondenti a tutti i criteri di buona navigazione - spiega una nota - il gruppo Rina, il Registro Navale Italiano «si dissocia con fermezza» da quanto pubblicato. Il contenuto dell'intervista attribuita al Sig. Scerni non risponde alla realtà dei fatti e alla posizione del Rina in questa vicenda. Il gruppo conosce le procedure che Costa Crociere applica e può confermare che le rotte sono programmate dalla società e rispondenti a tutti i criteri di buona navigazione. Non possiamo che affermare che la società Costa Crociere ha sempre agito ed agisce nel massimo rispetto della sicurezza, ponendosi obiettivi ben superiori a quelli richiesti dalle normative internazionali e raggiungendoli».

La nota di Scerni arriva a ruota. «Titolo e articolo non rispecchiano i miei commenti e il mio pensiero, desidero precisare che la mia personale posizione è assolutamente in linea con il contenuto della nota stampa inoltrata dal Gruppo Rina questa mattina». Altrettanto puntuale la nota del Secolo XIX che conferma il contenuto dell'articolo. Nel pomeriggio si completa l'opera. Scerni annuncia le dimissioni «allo scopo di non coinvolgere in sterili polemiche sui media la società Rina spa, che ho presieduto e alla cui crescita ho contribuito con una collaborazione durata 10 anni». In serata nuovo intervento del Rina che prende atto «con profondo rammarico» della decisione di Scerni. Lo ringraziamo per l'opera svolta con professionalità e dedizione in dieci anni che hanno visto la nostra azienda raggiungere obiettivi di indubbio rilievo. Inoltre lo ringraziamo per il senso di responsabilità e l'affetto dimostrato anche in questa circostanza». E questa volta il cerchio si chiude per davvero.

(mas. m.)

**Ambiente.** Già al lavoro gli uomini della olandese Smit per evitare che il carburante finisca in mare

# Pronto il piano anti-inquinamento

**Raoul de Forcade**

GENOVA

Svuotare i serbatoi della Costa Concordia dal carburante (bunker) di cui sono pieni potrà costare all'armatore, coperto però dalle assicurazioni, una cifra entro i 10 milioni di euro. Mentre per la rimozione del relitto si par-

## L'OPERAZIONE

I costi stimati in 10 milioni  
Per la rimozione del relitto  
previsti 30 milioni,  
la nave potrebbe essere  
tagliata in 114 pezzi

te da 30 milioni per salire fino a 100. La somma, fornita da esperti del settore, è variabile perché dipende dalle condizioni meteorologiche ma anche da due diverse opzioni. La prima è che lo scafo possa essere rimesso in condizioni di galleggiare. Un'eventualità che dovrebbe consentire un esborso minore. La seconda è che il relitto sia irrecuperabile. E che si debba asportarlo tagliandolo a pezzi. I tecnici spiegano

che la Concordia dovrebbe essere tranciata in 114 parti. Senza contare che un movimento brusco della nave potrebbe farla precipitare in basso, nella fossa di 70 metri in cui finisce il pendio inclinato sul quale è appoggiata.

Comunque vadano le cose, e anche lavorando velocemente, come ha chiesto il titolare dell'Ambiente, Corrado Clini, ci vorranno mesi perché il colosso semiaffondato possa essere rimosso. Ma il piano di svuotamento del bunker sarà consegnato in queste ore alla capitaneria di porto. Poi sarà stilato il piano di rimozione del relitto.

L'incarico per lo svuotamento del carburante è stato affidato a uno specialista assoluto dei recuperi: la Smit Salvage di Rotterdam. Massimiliano Iguera, responsabile della Cambiaso Risso Service, agente italiano della società, è all'isola del Giglio dove, con Richard Janssen, amministratore delegato della Smit, sta mettendo a punto gli ultimi dettagli del piano per il bunker. È probabile che alla Smit sia affidato anche il recupero dello scafo. «Per il combustibile - spiega

Iguera - stiamo lavorando con 30 persone: abbiamo rimorchiatori (forniti dalla Neri di Livorno, ndr), mezzi antinquinamento e il pontone Meloria, sul quale saranno stati caricati 5 Tir provenienti dall'Olanda, con impianti di montaggio e attrezzature per riscaldare il combustibile».

Il piano da consegnare all'autorità marittima e a Clini, in effetti, presenta diverse possibilità, che variano a seconda delle condizioni che i tecnici sommozzatori individueranno sullo scafo della nave. Concordia contiene circa 2.400 tonnellate di carburante: 17 serbatoi di Ifo 380, per i motori principali, e 4 serbatoi di gasolio Mdo (marine diesel oil), per i motori ausiliari. Per svuotarli, il piano prevede due tecniche alternative. La prima, più semplice, è di collegarsi alle valvole di intercettazione del bunker di ciascuna cisterna. Nel caso questo fosse impossibile, la Smit metterà in campo l'impianto *hot tapping*, che permette di forare la lamiera del serbatoio, senza far uscire carburante e di introdurre una pompa che aspira bunker e lo sostituisce immettendo acqua, in modo da

non inficiare la stabilità della nave inclinata. Poiché i motori sono ormai spenti da tempo e il carburante è poco fluido, probabilmente sarà necessario riscaldarlo, con un macchinario che produce calore che viene incanalato nelle cisterne con l'*hot tapping*. «Per completare il tutto - dice Iguera - ci vorranno settimane».

Anche per un'eventuale piano di recupero della nave (che Smit studierà solo se ne avrà l'incarico) ci sono diverse soluzioni. Se si giudicherà recuperabile la nave, si dovranno tappare le falle, svuotare l'acqua presente a bordo e poi saldare allo scafo strutture d'acciaio, su cui agganciare cavi da tirare con argani posti su chiatte ancorate. Poi la nave sarà rimorchiata in cantiere. Se, invece, Concordia sarà ritenuta irrecuperabile, occorrerà tagliarla a pezzi. «Poiché - afferma Iguera - per sollevare i vari tronconi si devono utilizzare gru galleggianti in grado di sollevare tra le 500 e 2.500 tonnellate. È probabile che la nave, pesante 114 mila tonnellate, debba essere tagliata in 114 pezzi».

# «Ecco come impediremo il disastro»

**Silvia Pieraccini**  
LIVORNO

«Il piano per svuotare i serbatoi della Costa Concordia, messo a punto con Smit, è pronto. L'operazione non è tecnicamente diversa rispetto alle tante che abbiamo fatto in passato. E saremmo in grado di eseguirla anche se la nave dovesse affondare». Corrado Neri, quinta generazione della società Neri Group di Livorno, 250 dipendenti e una cinquantina di milioni di fatturato, dal 1905 specializzata in operazioni di salvataggio in mare e rimozione dei relitti, è al lavoro all'isola del Giglio insieme con i tecnici della olandese Smit, che con la sua divisione Salvage è una delle prime aziende al mondo attive in questo campo. L'associazione di imprese Neri-Smit

è stata incaricata da Costa Crociere di predisporre il piano (che oggi dovrà essere presentato alla Capitaneria di porto e poi valutato anche dal ministero dell'Ambiente e dalla Regione Toscana) per evitare il disastro ambientale, altamente probabile se si riversassero in mare le 2.400 tonnellate di carburante contenute nei serbatoi della nave naufragata di fronte al Giglio.

**Da cosa nasce l'alleanza tra Neri e Smit?**

Lavoriamo insieme da anni: è una collaborazione consolidata e insieme rappresentiamo le migliori competenze nel settore presenti nel Mediterraneo.

**Che operazioni avete fatto insieme?**

Nel 1998 abbiamo recupera-

to il traghetto Moby Prince dopo che era colato a picco al largo di Livorno. Nel 2003 i nostri rimorchiatori hanno spento l'incendio sulla nave cisterna Cape Horn esplosa in mare aperto a Livorno e rimosso il carburante e il liquido chimico; nel 2007 abbiamo rimosso il gasolio dalla nave da carico Margaret affondata nella rada di La Spezia, su un fondale di 30 metri.

**L'operazione di svuotamento dei serbatoi della Costa Concordia tecnicamente è uguale ad altre da voi effettuate in passato?**

Direi di sì. Utilizzeremo pompe idrauliche subacquee all'avanguardia, che consentono di estrarre il carburante in modo sicuro per l'ambiente, senza alcuna dispersione. Il nostro primo impegno è salva-

guardare l'ambiente marino.

**E se la nave affondasse?**

Il carburante potrà essere estratto lo stesso, anche se la nave dovesse affondare, come del resto era affondata la Margaret quando abbiamo eseguito l'operazione.

**Se la Costa Concordia affondasse, però, sarebbe difficile evitare dispersioni in mare...**

Se affonda, è possibile che qualcosa accada, come la rottura dei serbatoi.

**Quando affondò la Margaret accadde?**

**«Con Smit collaborazione consolidata da anni Tutela ambientale nostra prima preoccupazione»**

Mi pare di sì, qualcosa in mare fu rilasciato.

**A che punto è il piano per svuotare la Concordia?**

Il piano, che abbiamo messo a punto con Smit, è già pronto.

**Prima occorrerà aspettare che siano concluse le operazioni di ricerca dei dispersi. Quanto ci vorrà poi per svuotare i serbatoi della Costa Concordia?**

Impossibile dirlo ora, molto dipenderà dalla posizione in cui si trovano i serbatoi che contengono il gasolio, e anche dalle condizioni meteo-marine.

**Si è parlato di 15 giorni di tempo: è plausibile?**

Tutto può essere.

**Quanto è più complicato svuotare la Concordia rispetto alle altre navi su cui avete lavorato?**

Dipende dal mare. Potrebbe essere anche più facile, visto che ora la nave si trova a una profondità accettabile.

## Monti in prima linea per valorizzare le crociere

CIVITAVECCHIA - “In questo momento così tragico non è semplice dirlo, ma sono convinto che la crociera sia e rimanga una forma di vacanza sicura”. Primo nel Mediterraneo per numero dei passeggeri, il porto di Civitavecchia, con il Presidente dell’Autorità Portuale Pasqualino Monti, si schiera a difesa del mercato crocieristico, e specialmente dei “tanti uomini e donne che ogni giorno – ha affermato il presidente dell’Autorità Portuale – danno il meglio per garantire a milioni di turisti un prodotto unico per caratteristiche, per rapporto qualità-prezzo, per mix irripetibile di tradizione e innovazione”.

Intervenendo alla trasmissione radiofonica “Nove in punto” di Oscar Giannino, Monti, nell’unirsi al cordoglio e alla preoccupazione per la assurda tragedia della “Costa Concordia” ha annunciato “non casualmente oggi”, lo sblocco di un progetto da tempo all’esame dell’Autorità portuale, per la realizzazione a luglio a Roma e Civitavecchia di un grande evento internazionale in grado di accendere positivamente i riflettori sul mercato delle crociere.

“Il porto di Civitavecchia, proprio per il suo ruolo leader nel Mediterraneo – ha sottolineato - è secondo noi chiamato a una funzione del tutto originale, non solo di capitale di traffico ma anche di centro di diffusione di una cultura del turismo compatibile in Mediterraneo, che abbia quelle caratteristiche di sicurezza, ma anche di piena comprensione di una potenzialità storica e artistica unica nel mondo che deve trovare espressione negli itinerari delle navi”.

E l’evento che è programmato per l’inizio di luglio, avrà proprio questa motivazione, "riaffermando nel contempo il ruolo leader che l’Italia ha conquistato e ha tutto il diritto di difendere", nell’affermazione del turismo sul mare.

“Dal 2000 ad oggi – conclude Monti – nel solo porto di Civitavecchia sono transitati oltre 15 milioni di crocieristi, nella massima sicurezza e tranquillità, sia a terra che a bordo. La tragedia del Giglio è un fatto isolato, dipeso, secondo quanto sta emergendo, da singole decisioni e comportamenti al di fuori di ogni logica e procedura che nulla hanno a che vedere con la crociera in quanto tale o con la sicurezza della nave. Per questo ci auguriamo che sia limitato l’impatto negativo su un settore così importante per l’Italia, in cui il Paese fa registrare punte di eccellenza lungo tutta la filiera”.

# Rivolta in Sicilia I camionisti bloccano l'isola

FABIO ALBANESE  
CORRISPONDENTE DA CATANIA

Per arrivare al presidio di San Gregorio bisogna fare una lunga coda sulla tangenziale di Catania. Ed è questo il primo, pesante impatto con la protesta dei camionisti siciliani che da domenica notte blocca la Sicilia. Una protesta finora civile, ordinata, quasi senza tensioni se si esclude un padroncino esasperato che non potendo forzare il blocco di Lentini ieri si è scagliato contro un manifestante con un coltello in mano, mandandolo in ospedale. Non è questo isolato episodio, però, che al momen-

to preoccupa le prefetture dell'isola. Piuttosto, è il passa-parola che sta estendendo a macchia d'olio la protesta da una parte all'altra della Sicilia. E ormai non ci sono soltanto i camionisti perché si sono aggiunti agricoltori e pescatori che hanno cominciato a presidiare anche strade statali, ferrovie e porti, rallentando la circolazione di auto, treni e perfino dei traghetti. «Non ci difende nessuno e allora facciamo da soli», dice un camionista fermo davanti al suo Tir sull'enorme piazzale del casello di San Gregorio dell'autostrada Catania-Messina, ormai completamente invaso da grossi bestioni con rimorchio. Gli organizzatori hanno chiamato questi cinque giorni di blocco «operazione Vespri siciliani» e il riferimento non è ai militari mandati in Sicilia dopo le stragi di mafia del 1992 ma alla storia, al 1282, alla rivolta popolare della Sicilia contro l'invasore francese. Stavolta, però, l'«invasore» si trova a Roma, è il governo - e qui non fanno distinzione tra il prima e il dopo - per le condizioni di lavoro e

dell'economia siciliana: «Sono aumentati il costo del gasolio, quello dei pedaggi, quello dei traghetti per attraversare lo Stretto, davvero non ce la fac-

ciamo più», dice il signor Salvatore che da anni va avanti e indietro lungo tutta la Penisola portando frutta e verdura dalle serre del Ragusano fino

ai mercati del Nord Italia. Il movimento l'hanno chiamato «Forza d'urto», l'obiettivo è quello di farsi sentire il più possibile per fare entrare i problemi dell'isola nell'agenda politica. By-passando i partiti, il governo della Regione, i politici locali. E dunque niente bandiere se non quelle gialle e rosse con la trinacria, la bandiera della Sicilia. A San Gregorio, come ai caselli di Messina, come lungo l'autostrada per Palermo, come sulle statali interne dell'isola, le auto passano, ma attraverso strette corsie tracciate dai camion. In altre zone sono gli stessi Tir, che avanzano a passo d'uomo e fanno su e giù lungo lo stesso tratto di strada, a rallentare la circolazione: «Non vogliamo esasperare gli animi perché vogliamo la popolazione al nostro fianco, vogliamo fare capire che qui è in discussione il futuro della nostra terra», ripetono. Mariano Ferro, agricoltore e leader dei «Forconi», uno dei movimenti che ha aderito all'Operazione Vespri sici-

liani, spiega: «Il nostro appello è rivolto a tutti i siciliani che vogliono combattere la politica corrotta e incapace, i sindacati imbelli, le associazioni finte, il caro carburante, le cartelle esattoriali con tassi da usura, l'arroganza delle banche, la burocrazia cieca e ottusa». Tra le organizzazioni coinvolte c'è anche l'Aias di Giuseppe Richichi. Nell'ottobre del 2000 una protesta simile da lui organizzata, cominciata quasi in sordina, mise in ginocchio l'isola per settimane. I siciliani se la ricordano ancora quella protesta, gli scaffali dei supermercati vuoti e i benzinai senza più scorte. Stavolta non dovrebbe andare così - anche se la benzina ormai scarseggia - perché c'è un termine fissato, quello della mezzanotte di venerdì, per la fine della protesta. Almeno per gli auto-transportatori. Perché i pescatori, che ieri hanno cominciato a presidiare i principali porti dell'isola, da Catania a Palermo a Porto Palo, con ritardi nelle partenze e negli arrivi delle navi, dicono di voler andare avanti ad oltranza: «Siamo alla disperazione, il settore è in ginocchio - dice Fabio Micalizzi, leader dei pescatori catanesi - non ce la facciamo più a combattere, vogliamo che il presidente Monti ci ascolti».

## **Gallanti (AP Livorno) ha incontrato i lavoratori dell'agenzia interinale Intempo**

*L'obiettivo è un loro assorbimento temporaneo in attesa che si creino nuove prospettive occupazionali nel settore crocieristico*

Oggi il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, ha incontrato i lavoratori di Intempo, agenzia interinale specializzata nella logistica portuale che opera nei principali porti italiani. Ricordando che i 25 addetti di Intempo a Livorno, che sono sulla graticola dal 2006 con contratti che durano l'arco di una giornata, assunti la mattina e licenziati la sera, e che ora non hanno nemmeno la certezza di una già precaria occupazione (l'ultima volta che hanno lavorato è stato il 22 dicembre scorso), Gallanti ha confermato che «la situazione è assai delicata e merita la massima attenzione da parte di tutte le imprese che operano nel porto. Venerdì prossimo - ha annunciato - ne parlerò ai membri del Comitato, nella speranza che si possa fare qualcosa nell'immediato».

Gallanti confida in un loro assorbimento temporaneo (uno due turni a testa a settimana) in attesa che si creino nuove prospettive occupazionali nel settore crocieristico: «l'Autorità portuale - ha spiegato - sta puntando con convinzione sul settore delle crociere. L'accordo raggiunto tra la Porto 2000 e la Compagnia Portuale sull'Alto Fondale, unitamente alla scelta di MSC di fare scalo a Livorno a partire dal mese di aprile, dovrebbe favorire nuove possibilità di assorbimento della domanda di lavoro».

Gallanti ha tuttavia precisato che i contratti che dovessero essere stipulati nel periodo primavera/estate - il periodo delle crociere - sono stagionali e non risolvono i problemi di quanti chiedono maggiore stabilità. Stabilità che, secondo il presidente dell'Autorità Portuale, al momento non può essere raggiunta immediatamente, vista la crisi reale di cui stanno soffrendo da tempo i porti italiani, e non solo quelli. Una speranza - ha affermato - potrebbe arrivare dal patto di stabilità su cui stanno lavorando da novembre sindacati, istituzioni e imprese: «le imprese - ha spiegato - stanno partecipando attivamente alla richiesta dell'Autorità Portuale di avere un quadro più definito sulla situazione occupazionale in porto. Presto riuniremo gli enti interessati in nuovo incontro».

L'obiettivo - ha sottolineato Gallanti - è di «creare un patto virtuoso che impegni i terminalisti ad assumere, in caso di necessità, i lavoratori dell'AGE.L.P. (agenzia di lavoro che fornisce lavoro portuale temporaneo, *ndr*), e quindi, dell'Intempo, che sono già formati e competenti».

All'incontro ha preso parte anche lo stesso presidente dell'AGE.L.P., Giacomo Marchesini, che ha proposto di espungere dall'ordinanza 40 tutti quei servizi che assumono le caratteristiche di lavoro temporaneo senza alcuna specificità, ossia i servizi del gruppo 1, connessi al controllo della merce. «Sono servizi - ha rilevato - che il terminalista potrebbe effettuare per conto proprio, ovvero utilizzando l'Agelp, che offre personale formato. Sarebbe una soluzione che valorizzerebbe l'azione dell'Autorità Portuale, che negli anni ha teso a ridurre i numeri massimi delle imprese autorizzabili allo svolgimento dei servizi accessori e complementari».

## **Battezzata una nuova nave multipurpose di 17.000 tpl di Rickmers-Linie**

*Attualmente la flotta del gruppo armatoriale tedesco è costituita da 122 navi*

Nei giorni scorsi nel porto di Mumbai è stata battezzata la *Rickmers Tianjin*, una nuova nave multipurpose di 17.000 tonnellate di portata lorda della compagnia tedesca Rickmers-Linie che ha scelto per la prima volta un porto indiano quale sede per questo tipo di cerimonia.

La *Rickmers Tianjin* si unirà alla gemella *Rickmers Yokohama* e alle navi a noleggio *Linde*, *Martin* e *Baltic Winter* utilizzate dalla società tedesca nel proprio servizio che collega l'India con il Medio Oriente e l'Europa e che vede tra i principali scali i porti di Amburgo, Anversa, Chennai, Genova e Mumbai.

La *Rickmers Tianjin*, che è lunga 144 metri, larga 22,8 metri ed ha una velocità massima di 16 nodi, è stata costruita dal cantiere navale cinese Xinchun Shipyard Group Co. La nave, come la *Rickmers Yokohama*, è dotata di due gru della capacità di sollevamento di 150 tonnellate (gemellabili per sollevamenti fino a 300 tonnellate) e di una gru da 80 tonnellate.

Attualmente la flotta del gruppo armatoriale Rickmers è costituita da 122 navi.



## **Clini: proporrò alle compagnie di crociera un accordo per gestire le rotte in maniera sostenibile nelle zone di interesse ambientale**

*Monti (AP Civitavecchia): «la crociera rimane una vacanza sicura». Zaia (Regione Veneto): l'intenzione non è certo quella di boicottare la crocieristica, ma che occorra una riflessione è fuor di dubbio*

Il tragico naufragio di *Costa Concordia* all'Isola del Giglio, che ha causato la morte di sei persone (mentre è ancora incerto il numero dei dispersi salito - secondo le ultime dichiarazioni - a 29), ha provocato una serie di reazioni sull'opportunità o meno di portare le grandi navi da crociera in aree sensibili dal punto di vista ambientale o della sicurezza.

Il presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Pasqualino Monti, ha evidenziato che «la crociera rimane una vacanza sicura». «In questo momento così tragico - ha affermato - non è semplice dirlo, ma sono convinto che la crociera sia e rimanga una forma di vacanza sicura». Monti ha sottolineato che il porto di Civitavecchia, primo nel Mediterraneo per numero dei passeggeri, si schiera a difesa del mercato crocieristico, e specialmente dei «tanti uomini e donne che ogni giorno danno il meglio per garantire a milioni di turisti un prodotto unico per caratteristiche, per rapporto qualità-prezzo, per mix irripetibile di tradizione e innovazione».

Intervenendo alla trasmissione radiofonica “Nove in punto” di Oscar Giannino, nell'unirsi al cordoglio e alla preoccupazione per l'assurda tragedia della *Costa Concordia*, Monti ha annunciato lo sblocco di un progetto da tempo all'esame dell'Autorità Portuale per la realizzazione a luglio a Roma e Civitavecchia di un grande evento internazionale in grado di accendere positivamente i riflettori sul mercato delle crociere.

«Il porto di Civitavecchia, proprio per il suo ruolo leader nel Mediterraneo - ha rilevato Monti - è secondo noi chiamato a una funzione del tutto originale, non solo di capitale di traffico, ma anche di centro di diffusione di una cultura del turismo compatibile in Mediterraneo, che abbia quelle caratteristiche di sicurezza, ma anche di piena comprensione di una potenzialità storica e artistica unica nel mondo che deve trovare espressione negli itinerari delle navi».

Il presidente dell'ente portuale di Civitavecchia ha spiegato che l'evento in programma per l'inizio di luglio avrà proprio questa motivazione, «riaffermando nel contempo - ha aggiunto - il ruolo leader che l'Italia ha conquistato e ha tutto il diritto di difendere» nell'affermazione del turismo sul mare.

«Dal 2000 ad oggi - ha ricordato Monti - nel solo porto di Civitavecchia sono transitati oltre 15 milioni di crocieristi, nella massima sicurezza e tranquillità, sia a terra che a bordo. La tragedia del Giglio è un fatto isolato, dipeso, secondo quanto sta emergendo, da singole decisioni e comportamenti al di fuori di ogni logica e procedura che nulla hanno a che vedere con la crociera in quanto tale o con la sicurezza della nave. Per questo ci auguriamo che sia limitato l'impatto negativo su un settore così importante per l'Italia, in cui il Paese fa registrare punte di eccellenza lungo tutta la filiera».

Il ministro dell'Ambiente, Corrado Clini, che ieri si è recato ieri sul luogo del naufragio anche per un vertice alla prefettura di Livorno per fare il punto sui rischi ambientali, ha annunciato che, per evitare che disastri come quello avvenuto sabato all'Isola del Giglio possano ripetersi, «nelle

prossime ore, sulla base delle norme esistenti e sulla base delle valutazioni che raccoglieremo, dovremo sicuramente mettere in atto una misura di prevenzione».

In merito alla situazione del relitto della *Costa Concordia*, il ministro ha spiegato che verrà dichiarato lo stato di emergenza «per consentire e attuare le misure necessarie in tempi rapidi, cioè corrispondenti alla sfida di evitare la dispersione in mare di oltre 2.000 tonnellate di carburante stivate nei serbatoi». «Abbiamo bisogno - ha aggiunto - di procedere con urgenza, in tempi più brevi di quelli consentiti dalle procedure ordinarie. Abbiamo chiesto alla compagnia di darci entro domani il piano di lavoro per svuotare i serbatoi ed entro 10 giorni quello per rimuovere la nave».

Clini ha confermato che c'è la possibilità di scivolamento della nave verso un fondale più profondo. In questo caso - ha affermato - l'ipotesi più percorribile sarebbe «tamponare la falla creata e portare la nave in linea di galleggiamento. Questo consentirebbe di trascinare la nave lontano dal punto in cui si trova ora, per operare. Ma al momento non siamo in grado di dire se questa opzione è praticabile». Il ministro ha osservato che se la nave scivolasse più a fondo purtroppo gli interventi sarebbero ancora più complicati: «se scivolasse senza rotture - ha precisato - si potrebbe operare ugualmente per il recupero carburante senza il pericolo di disastro ambientale. Ma il rischio è che scivolando ci possano essere delle rotture dello scafo e dei serbatoi e allora la situazione sarebbe veramente difficile». Clini ha rilevato che lasciare la nave sul fondale marino potrebbe essere un'altra ipotesi ma - ha ribadito - «siamo in una situazione in cui ci sono diversi scenari. Non siamo in condizione di dire quale è quello più probabile».

Tra le misure di prevenzione che il governo intende assumere per evitare che si verificano altri disastri come quello della *Costa Concordia*, il ministro ha anticipato che proporrà alle compagnie di crociera «un accordo, un piano di lavoro e di comportamenti e gestione delle rotte in modo da gestirle in maniera sostenibile nelle zone di interesse ambientale». Già con la Regione Toscana - ha spiegato Clini - «abbiamo convenuto che le istituzioni nazionali valutino insieme le procedure possibili a legislazione esistente per regolamentare il traffico marittimo di fronte alle coste della Toscana. A legislazione vigente vuol dire utilizzando procedure che consentano la loro applicazione immediata».

Inoltre Clini ha nuovamente posto l'attenzione sull'opportunità di far arrivare le grandi navi da crociera nel cuore della laguna di Venezia. Il ministro ha reso noto che, per evitare che queste navi continuino ad arrivare fino al bacino San Marco, ha già parlato con il sindaco e il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia: «ci stiamo lavorando - ha affermato - si tratta di un provvedimento amministrativo. Mi auguro proprio che non ci siano difficoltà. Il problema non è far arrivare le navi a Venezia - ha specificato - ma di non farle arrivare nel bacino San Marco».

Dello stesso avviso il presidente della Regione del Veneto, Luca Zaia: «lo dico da tempi non sospetti: il transito delle grandi navi, veri e propri condomini galleggianti, a Venezia e nel bacino di San Marco - ha concordato il governatore - è un problema che va affrontato, perché il nostro primo obbligo è quello di salvaguardare l'integrità di una città unica al mondo e la vita delle persone».

A margine dell'audizione di una delegazione della 13<sup>o</sup> Commissione permanente del Senato in materia di riforma delle legge speciale per Venezia, tenutasi ieri in Prefettura, Zaia ha precisato che l'intenzione non è certo quella di boicottare la crocieristica: «ma che occorra una riflessione, individuando e valutando soluzioni logistiche alternative - ha spiegato - è fuor di dubbio».

«Certo - ha concluso il presidente dell'ente regionale - queste navi a Venezia sono rimorchiare e quindi in qualche modo controllate, ma il pericolo c'è tutto».

**Nel 2011 la flotta della cilena CSAV ha trasportato 3.127.600 container (+8,1%)**

*Nel corso dell'anno il numero delle navi è sceso da 157 a 77*

Nel 2011 la flotta di portacontainer della compagnia cilena Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) ha trasportato volumi di carico pari a 3.127.600 container teu, con una progressione dell'8,1% rispetto a 2.894.200 teu nell'anno precedente.

Nel corso del 2011 la società armatoriale sudamericana ha notevolmente ridotto la capacità della propria flotta e diminuito il numero dei servizi di linea decidendo di avvalersi della collaborazione di altre compagnie su alcune rotte mondiali.

Al 31 dicembre scorso la flotta di portacontainer della CSAV era costituita da 77 navi rispetto a 157 navi al 31 dicembre 2010. Nei prossimi mesi la compagnia cilena ridurrà ulteriormente la consistenza della flotta che scenderà a 60 navi circa a partire dal secondo trimestre del 2012.

CSAV ha precisato che tale ristrutturazione dei servizi comporterà perdite non ricorrenti al netto delle imposte per complessivi 235 milioni di dollari che saranno contabilizzate nel quarto trimestre del 2011.