

RASSEGNA STAMPA 23 GENNAIO 2012

Fonte:



NAVE DEI RECORD NEL PORTO STORICO

Genova alle prese con le navi giganti: questa mattina è arrivata al terminal Sech la portacontainer più grande mai entrata nel porto storico. Si tratta della “Humber Bridge”, una nave da quasi 100 mila tonnellate di stazza lorda, lunga 336 larga 45,8 metri, che ha attraccato con successo a Calata Sanità.

L’arrivo della “Humber Bridge” costituirà un punto di svolta per il terminal Sech, che dopo il riadattamento delle gru e il dragaggio dei fondali è ora in grado di accogliere unità sino a 10 mila teu. La “Humber Bridge” sarà impiegata nell’ambito del nuovo servizio Md2, parte dell’alleanza asiatica tra Cosco, “K” Line, Yang Ming e 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.

Le grandi navi come la “Humber Bridge” 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 5.500 teu.

Successivamente, da marzo-aprile, anche questa linea sarà effettuata con navi da 9/10 mila teu. A quel punto, il porto di Livorno continuerà ad essere scalato solo se avrà effettuato tutte le opere di dragaggio necessarie. Secondo i dati riportati da Marine Traffic, la “Humber Bridge” batte bandiera panamense, è stata costruita nel 2006, è arrivata da Port Said e proseguirà verso Barcellona.

Costituito nel 1993, il Sech, Southern European Container Hub, è stato il secondo terminal portuale privato in Italia. Le prime strutture risalgono agli anni Ottanta, quando l’Autorità portuale - allora sotto il mandato del presidente Roberto D’Alessandro - individuò in Calata Sanità l’area ideale per la realizzazione di un moderno terminal container, che avrebbe dovuto integrare le strutture già esistenti nel Bacino di Sampierdarena (installate nel 1968, le prime nel Mediterraneo) e il Voltri Terminal Europa, che avrebbe incominciato la sua avventura nel 1994, sotto la gestione della Sinport, all’epoca controllata da Fiat.

Azionista di maggioranza del Sech è la Gip, costituita dalla Finsea di Luigi Negri, insieme alle famiglie Cerruti, Schenone e Magillo. Una quota del terminal è controllata anche dalla Sinport, oggi controllata del colosso dei container Psa di Singapore, che mantiene la maggioranza del Vte.

La compagine guidata da Luigi Negri controlla anche la Darsena Toscana, cioè il principale terminal container del porto di Livorno. Considerato che le ultime navi portacontainer ordinate dalla Maersk potranno trasportare 18 mila teu, e che già oggi le navi più grandi hanno una capacità di 14-

15 mila teu, è comprensibile che i porti e i loro terminal stiano affrontando un forte adeguamento strutturale.

Benché le maxi-portacontainer siano pensate per scalare porti di trasbordo e i grandi scali dell'Asia e del Nord Europa, anche in Mediterraneo si registrano numerosi adeguamenti tecnici. Genova non fa eccezione: per quanto riguarda le gru, servirebbero nuovi mezzi al terminal di Voltri, il Vte, per andare oltre ai 10 mila-14 mila teu in tutta tranquillità.

Il Sech si è già mosso in questa direzione, riadattando l'ultima gru dello sporgente. Tra 30 mesi poi sarà pronto il nuovo terminal di Bettolo: -17 metri il pescaggio, gru nuove di zecca. Strada spianata ai giganti. All'orizzonte, intanto, si muove Vado Ligure: il nuovo terminal progettato da Ap Moeller Maersk è stato concepito per ospitare le grandi navi.

Un terzo polo che potrebbe decollare togliendo spazi agli altri due, oppure andando a occupare spazi prima coperti dagli scali del Nord Europa. Comunque vada, la corsa è iniziata e ai porti - costruire nuove banchine non è facile come costruire navi - spetta il compito più difficile.

Navi in Laguna, indaga la Corte dei conti

Venezia - **Un esposto presentato da una associazione locale** ha portato la Corte dei Conti di Venezia ad aprire un fascicolo d'indagine, lo scorso anno, sui possibili danni all'erario derivanti dal passaggio delle grandi navi in bacino San Marco. Al momento, l'indagine non ha portato alla nomina di consulenti tecnici, ma il procuratore regionale della Corte dei Conti, Carmine Scarano - come scrive il Corriere del Veneto - ha raccolto in questi mesi una copiosa documentazione e sentito informalmente alcuni tecnici. Al centro delle possibili indagini, l'eventuale correlazione che potrebbe esserci, allo stato solo sul piano dell'ipotesi, tra lo spostamento di ingenti masse d'acqua da parte dei «condomini del mare» e l'erosione riscontrata sulle rive del bacino e del canale della Giudecca per la cui manutenzione sono stati spesi in questi anni soldi pubblici.

«**Quando è stato presentato l'esposto - spiega Scarano**, - erano già avvenuti anche dei crolli di cornicione del Palazzo Ducale. Un ulteriore elemento che ha portato all'apertura del fascicolo d'indagine. È chiaro che si tratta solo di ipotesi di lavoro ma non potevamo tralasciare di capire se c'era una eventuale correlazione tra questi avvenimenti e il passaggio delle navi da crociera, ma anche di altri natanti, in bacino San Marco. Tra gli elementi da valutare anche le vibrazioni sonore subacquee, forse in via d'ipotesi ancor più dannose degli spostamenti delle masse d'acque». La questione, però, potrebbe comportare tutta una serie di perizie tecniche con costi molto elevati, e questo pare abbia determinato una certa cautela nel procedere nelle nomine in questi mesi, in sostanza, si è preferito raccogliere preliminarmente tutta una serie di documentazioni e di pareri tecnici in via informale.

«**Sul piano personale - aggiunge Scarano - ritengo che i passaggi di navi di grosse dimensioni** contengano in sé un elemento di danno, ma sul piano procedurale questo deve essere dimostrato da specifici atti. Un altro aspetto è quello della possibile pericolosità, in considerazione del fatto che l'errore umano è sempre possibile». A tale riguardo, il procuratore regionale rileva di giudicare positivamente l'accordo tra ministero dell'ambiente e autorità portuale per l'avvio del processo che porterà prima alla definizione di una rotta alternativa e poi alla realizzazione di uno scalo alla bocca di porto di Malamocco per le navi da crociera.

«Limitare i poteri dei comandanti»

Parigi - I comandanti non devono più avere «il potere assoluto» a bordo delle navi: lo afferma in un'intervista al quotidiano francese *Le Figaro* il presidente di Costa Crociere, Pierluigi Foschi. Per Foschi, «bisogna instaurare a terra un sistema di sorveglianza con segnali e allarmi acustici quando una nave devia dalla sua rotta. Ma anche instaurare una direzione più collegiale» a bordo delle navi, «senza nulla togliere alla figura del comandante. Bisogna fare in modo che non abbiano più il potere assoluto».

IL CASO SCHETTINO - Quanto all'atteggiamento di Luigi Schettino, prosegue Foschi, «è incomprensibile (...). Non aveva mai dato il minimo segno di defaillance né sul piano tecnico né sul piano umano. È sempre stato considerato come il miglior tecnico. Sapevamo che aveva un ego molto pronunciato, che amava mettersi in mostra. Ma nelle sue competenze, dava assoluta soddisfazione». Alla domanda sui timori di una class action, Foschi risponde: «Se ci saranno delle class action, le affronteremo. Quanto al costo, è troppo presto per dirlo». Foschi ribadisce quindi di provare «una tristezza infinita» per le vittime del disastro del Giglio. «Ricopro questo incarico da 15 anni e mai Costa crociere aveva perso un solo passeggero», ha concluso.

SOLIDARIETA' A SORRENTO - Continuano i segni di solidarietà e di reazione d'orgoglio dei compaesani del comandante della Concordia agli arresti domiciliari nella sua casa di Meta di Sorrento (Napoli). Su un'automobile parcheggiata nella strada adiacente l'abitazione di Francesco Schettino un cartello incollato al parabrezza con la scritta «Fiero di essere metese, cazzo!» risponde, riprendendone la grafica, alla maglietta messa in commercio da una ditta lombarda con la ormai famosa frase che il capitano della Guardia costiera De Falco rivolse a Schettino il giorno del naufragio.

I CAPITANI DI LUNGO CORSO - La linea ufficiale è la consegna del silenzio, ma l'orientamento è di solidarietà per il Comandante della «Costa Concordia» Francesco Schettino. Una parte dei circa 100 capitani di lungo corso iscritti all'associazione di settore, che ha sede a Meta di Sorrento, nella «Casina dei Capitani», si è riunita oggi. Ufficialmente per ascoltare una relazione sulla vela latina da parte del comandante Gianfranco Antonetti, in realtà, per analizzare la vicenda del naufragio della nave della «Costa» e solidarizzare con il collega Schettino. Capitani in pensione e giovani ufficiali si sono dati appuntamento per discutere. Il presidente dell'associazione dei capitani, Michele Miccio con tono risentito, ha detto ai giornalisti: «Non possiamo parlare, non possiamo rilasciare interviste. L'avvocato di Francesco Schettino ci ha raccomandato il silenzio assoluto». Ma, evidentemente, non lo sapeva ancora uno degli associati, Caso Lauro, esponente della vecchia generazione di Comandanti che - oltre a ribadire la sua «solidarietà umana» nei confronti di Schettino - ha detto che in circostanze di così grande pericolo è facile perdere la testa, anche se un comandante dovrebbe lasciare per ultimo la nave. «Ma come si fa a prevedere le reazioni? Impossibile. C'è un libro che descrive più di 200 naufragi nel mondo e le reazioni sono le più disparate. Credetemi».

Il capitano Lauro ha confermato che la riunione dell'associazione di categoria era stata indetta per prendere compattamente la decisione di chiedere lumi sul comportamento della Capitaneria di Porto di Livorno. «Come mai solo dopo una telefonata dei carabinieri si sono resi conto della rotta era troppo sotto costa?». È la domanda avanzata ieri in un documento dell'ex sindaco di Meta e capitano di lungo corso Carlo Sassi e sottoscritto da sei comandanti in pensione. Sarà questo il punto centrale della relazione che sottoscriveranno gli associati della «Casina dei Capitani», antica

associazione di mutuo soccorso nata quando le assicurazioni non erano ancora in vigore. Ogni capitano versava una quota mensile per accumulare un capitale da mettere a disposizione, in caso di necessità, di qualcuno di loro. «Sta girando voce - aggiunge Carlo Sassi, amico di famiglia degli Schettino e loro portavoce - che la Compagnia Royal Caribbean stia facendo terminare il turno di imbarco a tutti gli ufficiali italiani, e che non voglia più imbarcarli. Ma - precisa - è solo una voce che sta girando tra gli ufficiali della costiera sorrentina».

Maersk congela le super-portacontainer

Genova - Maersk Line, la prima compagnia mondiale nel settore del trasporto container, sta valutando di non esercitare l'opzione per realizzare 10 mega-navi da 18 mila teu presso i cantieri coreani Daewoo. La voce circola nei corridoi dello shipping internazionale già da fine dicembre, ma secondo la stampa tedesca la società ha già deciso di congelare l'operazione, anche se ieri, contattati dal Secolo XIX, alla Maersk spiegavano: «A noi non risultano cambiamenti sull'ordine, tutto procede secondo i piani». Salvo colpi di scena, il nodo sarà sciolto il 27 febbraio, con la pubblicazione del bilancio annuale della compagnia. Comunque, secondo quello che disse lo scorso febbraio l'ex ad di Maersk Eivind Kolding presentando il maxi-ordine, sull'esercizio della terza opzione sulla commessa "tripla E" (in tutto 30 navi da 18 mila teu, per un valore di oltre 6 miliardi di dollari) c'erano «molti interrogativi aperti».

Dietro le scelte di cui discute Maersk in questi giorni ci sarebbero esclusivamente valutazioni commerciali anche se ad esempio dopo l'incidente della "Concordia" sono molti gli esperti di economia marittima e ingegneria navale che si domandano qual è l'impatto su assicurazioni e ambiente di possibili incidenti che coinvolgano queste mega-navi. Grandi unità, grandi economie di scala: il principio vale per le navi da crociera come per le portacontainer. Il "progetto tripla E" di Maersk, che dal 2013 metterà in circolazione le navi più grandi del mondo, ha come obiettivo quello di portare alle estreme conseguenze questo concetto. Lo scorso anno Thomas Knudsen, responsabile della Regione Asia-Pacifico della compagnia, disse apertamente che la politica di grandi economie di scala metterà all'angolo le compagnie che non hanno le dimensioni per reggere questa competizione. Pochi giorni prima della tragedia del Giglio, un esperto come Andrew Chamberlain, legale presso Holman Fenwick Willan di Londra, avvisava che il settore potrebbe presto avere la «sua piattaforma Bp» per dire che un disastro su una mega-nave non si era ancora verificato, e che nessuno era in grado di valutarne le conseguenze.

Secondo Nigel Fitzgerald, assicuratore presso Crum & Foster «è vero: navi più grandi uguale meno viaggi. Meno viaggi meno incidenti. Ma unità delle dimensioni della nuove Maersk aumentano il rischio di "perdita catastrofica" in maniera esponenziale. Non tanto per il valore in sé della nave, quanto per la merce trasportata: difficile – dice Fitzgerald – riuscire a quantificare l'esposizione aggregata sul valore di un'unità che trasporta 18 mila container. Non è difficile immaginare che, nel caso andasse a fondo una di queste navi, gli assicuratori si troverebbero a pagare dozzine di richieste risarcimenti». Esiste poi un problema di sicurezza ambientale, come rivelato da Chamberlain: la nave più grande in circolazione oggi è da 14.500 teu. Il disastro maggiore degli ultimi tempi è stato a bordo della "Msc Napoli", nel 2007, che imbarcava 4.600 e aveva una portata lorda 62 mila tonnellate.

L'interrogativo che apre Chamberlain è se oggi ci siano i mezzi per mettere in sicurezza il relitto di una nave che ha quasi quattro volte la capacità della "Napoli" e una portata lorda di 165 mila tonnellate. Le uniche risposte, purtroppo, possono arrivare dalla gestione dell'emergenza della "Concordia" all'Isola del Giglio, unità da crociera, ma prima mega-nave naufragata della storia.

Alberto Quarati

Costa, è scontro armatore-comandante

Genova - Costa Crociere ha fatto sapere oggi che non intende replicare pubblicamente a Francesco Schettino, comandante della nave naufragata davanti al Giglio, secondo il quale la compagnia sarebbe stata a conoscenza dell'avvicinamento della Costa Concordia all'isola. «Essendoci un'indagine della magistratura in corso, non possiamo rilasciare informazioni», ha dichiarato ai media Pierluigi Foschi, presidente e ad di Costa Crociere, che oggi si è recato al Giglio per incontrare i familiari delle vittime e i soccorritori. In più di un'occasione, in questi nove giorni intercorsi dalla sciagura, il manager ha detto che le procedure adottate da Schettino, come «l'inchino» - il passaggio molto ravvicinato alla costa -, non hanno rispettato le rigide disposizioni date dalla compagnia ai comandanti. Ma alcuni giornali riferiscono oggi i contenuti dell'interrogatorio di martedì scorso di Schettino, indagato per omicidio colposo plurimo, naufragio e abbandono della nave, davanti al gip, in cui il comandante - ora «sospeso» dalla Costa - sosterebbe che la società fosse a conoscenza della pratica degli «inchini» e che quello del 13 gennaio venne addirittura pianificato e voluto dalla Costa prima della partenza da Civitavecchia per ragioni pubblicitarie.

CLANDESTINI A BORDO? - Clandestini sulla nave? «Impossibile. Sono tutti registrati e fotografati all'imbarco. È tutto elettronico». Così risponde Manrico Giampedroni, il capo commissario di bordo della Costa Concordia, recuperato 36 ore dopo il naufragio e che ha rischiato la vita per soccorrere i passeggeri. «Che vi siano clandestini o persone non registrate è impossibile - ha aggiunto - Figuriamoci lavoratori in nero. Non scherziamo. La Costa è una compagnia seria, cose del genere non sono nemmeno da pensare».

DIPENDENTI IN PIAZZA A GENOVA - Tra le persone che oggi hanno manifestato a Genova in segno di solidarietà con i passeggeri e l'equipaggio di Costa Concordia, anche alcuni ufficiali, che hanno scelto di sfilare in divisa. «Lo facciamo - ha detto il primo ufficiale di coperta Nicola Della Porta, che in passato ha lavorato per Costa - perché riteniamo giusto difendere il l'operato di tanti come noi. Parlo degli ufficiali, dell' equipaggio, dei dipendenti. Siamo rammaricati e rattristati per quello che è successo. Ma ogni anno portiamo in giro per il mondo milioni di persone in assoluta sicurezza. Ora ci sentiamo messi sotto accusa ingiustamente, come se fossimo in un tritacarne mediatico. Non è giusto». «Oggi non vogliamo fare polemica con nessuno - ha aggiunto - vogliamo soltanto esprimere il nostro senso di solidarietà. Ma voglio sottolineare che al Giglio sono state evacuate quattromila persone in due ore».

Concordia, si indaga sul ruolo di Costa

Grosseto - Il comandante Francesco Schettino cerca di indirizzare l'attenzione degli investigatori altrove. Ricostruendo davanti al gip le fasi del naufragio, ha attribuito alla Costa una parte non solo da spettatrice. Affermazioni che sono entrate nel fascicolo della procura, chiamata a valutare cosa e quanto ci sia di vero e quali implicazioni possano avere sulle responsabilità dell'armatore. C'è «un'indagine in corso, non possiamo rilasciare informazioni. Continueremo a collaborare con la magistratura», ha fatto sapere l'ad di Costa Crociere Pierluigi Foschi. Durante l'interrogatorio, come prima cosa Schettino ha detto che quella degli inchini è una prassi «ricorrente», che viene fatta in «tutto il mondo», perché è un modo per farsi pubblicità. Tanto che, pure quello «al Giglio del 13 gennaio venne pianificato e voluto dalla Costa prima della partenza da Civitavecchia».

Una ricostruzione che non convince lo storico comandante di Costa Crociere, Mario Palombo, chiamato in causa proprio come destinatario dell'inchino. «Il passaggio ravvicinato viene fatto solo su richiesta del comandante - racconta - A quel punto, la Costa può dare un'autorizzazione. Ma sono fatti occasionali. La Costa non ha nessun interesse a farsi pubblicità così». Secondo il comandante, l'armatore non è stato semplice spettatore nemmeno nei momenti successivi all'impatto con lo scoglio. Il ritardo nel dare l'allarme c'è stato perché «dobbiamo essere sicuri, perché non voglio creare panico che la gente mi muore per nulla», ha spiegato prima di tirare di nuovo in ballo la Costa. Con il marine operator Roberto Ferrarini «ci siamo sentiti più volte - ha affermato il comandante - Non ricordo quante», tanto che lui gli avrebbe promesso: «Mando gli elicotteri». Ma lui, poi, che ha fatto? Perché non è rimasto a bordo? «Non è che mi sono imbarcato nella lancia - ha detto Schettino - io sono caduto sul tetto della lancia, attenzione!».

Poco prima, racconta il comandante, era tornato in cabina per cercare di prendere qualche registro: «Era buio e libri e quaderni erano a terra». Intanto, mentre si spegne il mistero su una prima bionda - la moldava Domnica Cemortan «è una nostra amica comune», ha raccontato il comandante, ma «non stava nella plancia» - se ne accende un altro su una seconda fascinosa signora che, secondo il titolare dell'Hotel che accolse Schettino dopo il naufragio, dopo aver detto «di essere un avvocato», prese sottobraccio il pc del comandante e con lui si è allontanò. La compagnia si è affrettata a chiarire, comunque, che nessuno della Costa crociere ha preso il pc. Infine, c'è il giallo della scatola nera.

«Da 15 giorni si era rotto il back-up del sistema Vdr e avevamo fatto richiesta all'ispettore di aggiustarlo. Ma non era successo», ha raccontato Schettino. Un'altra circostanza che, spiega la Guardia Costiera, se trovasse conferma coinvolgerebbe nelle responsabilità sia il comandante sia l'armatore. Intanto per domani è in programma un incontro in procura fra il capo dipartimento della Protezione civile e commissario delegato all'emergenza, Franco Gabrielli, e il procuratore Francesco Verusio.

Tragedia Costa, Cgil preoccupata per il lavoro

CIVITAVECCHIA - La Cgil interviene sulla vicenda della Costa Concordia, affondata sette giorni fa al largo dell'Isola del Giglio, ma affronta un tema che fino adesso, per riguardo delle vittime della disgrazia, non è stato trattato: l'occupazione di tutti quei lavoratori della nave. «Relativamente alla tragedia della Concordia - dichiara il segretario generale Cgil Roma Nord Cesare Caiazza - credo sia necessario rispettare le vittime e stringersi intorno al dolore dei familiari. Ovviamente data la centralità del Porto di Civitavecchia nell'ambito del turismo crocieristico, in ragione di possibili e negative ripercussioni esprimo forti preoccupazioni legate al lavoro. Come è noto, il nostro territorio sta già vivendo un dramma occupazionale pesantissimo. Per questo la campagna avviata dai "Tour Operator", finalizzata ad evitare fobie attraverso proposte che incentivino il turismo crocieristico, deve essere sostenuta oltre che dall'Autorità Portuale anche dalle Istituzioni locali e da tutte le componenti sociali che hanno a cuore il benessere economico del territorio. Aggiungo che questa iniziativa andrebbe orientata, pure, nella direzione di mettere maggiormente in relazione il territorio con il Porto, attraverso l'integrazione turistica e la capacità di offrire servizi per lo sviluppo e una importante crescita dell'occupazione.

TRASPORTOUNITO SI APPELLA AGLI ADERENTI: NESSUNA ESASPERAZIONE

*Sciopero camionisti
Rischio paralisi
per città e porto*

Rischio paralisi della viabilità della città e delle attività portuali per sciopero di cinque giorni degli autotrasportatori. L'agitazione è cominciata a mezzanotte e potrebbe durare sino a venerdì. Ad incrociare le braccia sono i camionisti del sindacato autonomo di Trasportounito che nell'ultima agitazione organizzata lo scorso ottobre ha creato molti disagi in tutta Italia. Lo spettro che spaventa tutti è un possibile effetto Sicilia dove il fermo dei camion ha bloccato la vita dell'isola.

«Siano stati costretti ad incrociare le braccia - spiega Maurizio Longo, segretario nazionale del sindacato in lotta -

La crisi dell'autotrasporto necessita di urgenti risposte sull'applicabilità della legge, sui costi minimi di sicurezza, sui tempi di pagamento dei servizi di trasporto merci su strada, nonché sul costo industriale del gasolio, le assicurazione e i pedaggi». Come sottolinea Longo, le motivazioni dello sciopero sono molte ma anche le stesse che la ca-

Il via
la scorsa
notte

Si fermano
per cinque
giorni

tegoria reclama da sempre. «Passano i governi, ma non cambia la piattaforma di rivendicazioni della nostra categoria - spiega ancora Longo - visto che chiedono le stesse cose da quando il premier era Prodi, passando all'era Berlusconi e

arrivando a Monti».

Per Trasportounito le ultime decisioni del governo tecnico sono insufficienti per permettere alle imprese di riprendere fiato. E' ancora Longo che parla:

Effetto
Sicilia?
Un incubo

Appello a
mantenere
la calma

«Pur prendendo atto della decisione dell'esecutivo di recuperare parte delle accise sui carburanti, in un estremo tentativo di venire incontro alle istanze della categoria, Trasportounito ritiene che la crisi del settore abbia oggi bisogno urgente di ben altre risposte. Partendo dal rendere applicabile la legge sui costi minimi di sicurezza, i tempi di

pagamento dei servizi di trasporto merci su strada, il costo del gasolio e quello delle assicurazione e dei pedaggi. «Purtroppo la situazione di logoramento trasforma anche le decisioni assunte dal governo in gocce in un mare in tempesta. E ciò rende inevitabile - la conferma del fermo nazionale dei servizi». Il sindacato invita tutti gli autotrasportatori aderenti

ad astenersi dal lavoro evitando e re-spingendo ogni tipo di provocazione e strumentalizzazione, nonché atteggiamenti estremi che possano compromettere il risultato dell'agitazione».

I Fratelli Orsero ricominciano dal furgone della prima generazione

A chi gli chiedeva come, partendo dal niente, fosse diventato leader nel commercio e nella logistica dei prodotti ortofrutticoli nel Vecchio Continente, creando – mattone dopo mattone, con il duro lavoro e le sue geniali intuizioni - un gruppo capace di fatturare cifre con zeri quasi infiniti, Raffaello Orsero amava citare le prime timorose esperienze di coltivatore diretto e venditore in prima persona sulle bancarelle milanesi. “Partivamo, mio fratello ed io, alla mattina presto dalla Piana di Albenga su un camioncino per essere pronti a mostrare la merce ai consumatori all’apertura del mercato di Milano (S2S n. 33/2006)”. Non è dunque certo un caso che la seconda generazione al potere del GF Group – altri due fratelli, Antonio e Raffaella - nel disegnare il nuovo brand aziendale ‘F.lli Orsero’ (S2S n.2/2012 e n.32/2011) abbia pensato opportunamente di ricordare i fondatori dell’impresa anche visivamente, tramandandone gli insegnamenti in materia di elevata qualità del prodotto. “Il nuovo brand trasmette i valori dell’azienda familiare italiana che lo firma. Un marchio ed una marca che rappresentano esperienza, professionalità, flessibilità e attenzione nei rapporti con i propri partner. Dalle piantagioni alla tavola dei consumatori, il camioncino F.lli Orsero trasporta qualità, tradizione, affidabilità e passione italiana. La firma di famiglia lo assicura. Le aziende del Gruppo, attive nelle diverse fasi del processo distributivo, garantiscono sempre la salubrità dei prodotti attraverso controlli scrupolosi. Particolare attenzione è anche rivolta agli aspetti riguardanti la responsabilità sociale. La frutta F.lli Orsero è prodotta direttamente in Costa Rica e Colombia, trasportata dalle navi di proprietà del gruppo fino ai porti del Mediterraneo ed attraverso una fitta rete di distribuzione raggiunge velocemente i negozi di ogni città” spiega la società in un comunicato, ricordando anche i requisiti nell’innovazione: “Nel packaging, nuovo ed accattivante, utilizzabile per esporre i prodotti nel punto vendita. Nel modo di approcciare il mercato, costruendo relazioni personali con i clienti per creare valore lungo tutta la catena di distribuzione. Nel piano di marketing pensato inizialmente per Italia e Spagna e che si estenderà poi agli altri Paesi: il camioncino dei F.lli Orsero girerà l’Italia e l’Europa per portare su tutte le tavole le banane e gli ananas più buoni”. “Dopo tanti anni di esperienza, abbiamo deciso che era il momento di mettere la nostra firma sui prodotti che distribuiamo – chiosa Antonio Orsero, Presidente di GF Group SpA - il mercato odierno segue spesso la legge del prezzo più basso, a discapito di qualità e salubrità del prodotto. Per questo abbiamo deciso di produrre e distribuire il nostro prodotto di migliore qualità ed assicurarlo al consumatore con il nostro nome”. “Crediamo fermamente che la qualità sia la strada per crescere, per questo stiamo investendo tanto in questo progetto per arrivare al consumatore nel modo più diretto: offrendogli il meglio – incalza la sorella minore, Raffaella, Amministratore delegato di GF Group SpA - negli ultimi anni abbiamo intensificato gli investimenti nelle aree di produzione in Costa Rica e Colombia per assicurarci frutta di altissima qualità che sia prodotta responsabilmente”.

Crociere, Messina (semi)milionaria!

La notizia del giorno è che nel 2011 Messina ha superato per la prima volta la soglia significativa del mezzo milione di passeggeri nelle crociere, realizzando esattamente un traffico di 500.636 crocieristi (+33% rispetto ai 374.441 del 2010, a loro volta +49% rispetto ai 253.199 del 2009). Lo si apprende dalla Relazione sulla movimentazione merci e passeggeri anni 2008-2011 appena varata dall'Autorità Portuale di Messina (che ha competenza anche sullo scalo di Milazzo), dove si conferma l'incremento di attività fatta registrare nel corso degli anni. Messina è da sempre il primo porto italiano in termini di movimentazione dei passeggeri e ro/ro in virtù del servizio di attraversamento dello Stretto di Messina e grazie all'Autostrada del Mare Messina-Salerno. Il flusso in questione per il triennio in esame ha riguardato 25.905.306 passeggeri (8,6milioni all'anno, di cui oltre 7 milioni afferenti ai traghetti e più di mezzo milione all'hi-speed). Dati da record, dunque, per il traffico crocieristico che, secondo l'ECC European Cruise Council, nel 2010 aveva portato Messina al decimo posto fra i porti crocieristici del Mediterraneo (al 13° posto per il triennio 2008-2010). Nel 2011 tale traffico è ulteriormente accresciuto; lo studio dei flussi dell'anno appena concluso fa emergere un incremento del 18,4% di navi approdate (257). "È importante evidenziare i numeri relativi ai passeggeri che hanno effettuato nel corso del triennio in esame l'imbarco/ sbarco, che hanno fatto registrare un significativo incremento nell'anno 2010 (del 122% dei passeggeri sbarcati e del 123% di quelli imbarcati), mentre nel 2011 i numeri sono cresciuti ancora rispettivamente del 73% e del 79%" spiega una nota dell'ente portuale. "Inoltre, la crescita esponenziale dei passeggeri in imbarco/ sbarco testimonia il riconoscimento che il porto peloritano ha conquistato negli anni presso le compagnie crocieristiche internazionali, che hanno scelto Messina come porto di parziale *turn-around* per le proprie navi posizionate in Mediterraneo. L'Autorità Portuale si appresta a confermare nelle prossime stagioni il ruolo significativo che il porto ha conquistato negli anni nel settore del crocierismo, riuscendo a convincere le compagnie crocieristiche internazionali ad inserire Messina negli itinerari delle navi più grandi e prestigiose, grazie alla banchina rettificata di 450 metri lineari e a sistemi e controlli di security adeguati agli standard internazionali" conclude la Relazione.

Di Marco nuovo presidente a Ravenna

Avvicendamento al vertice dell'Autorità Portuale di Ravenna. Galliano Di Marco prenderà il posto di Giuseppe Parrello sulla poltrona di presidente, confermando l'indicazione del Ministro delle Infrastrutture, Corrado Passera, frutto di quanto è emerso dal confronto con gli enti locali nelle scorse settimane. Ora sul nome di Di Marco è arrivato l'ok anche della Regione Emilia-Romagna e si attende solo il voto favorevole delle commissioni Trasporti di Camera e Senato e il conseguente decreto del Ministro delle Infrastrutture per l'investitura ufficiale. Considerato che la scadenza di Parrello è fissata per il 7 febbraio e che difficilmente i due organismi si pronunceranno entro quella data, il presidente uscente verrà prorogato nell'incarico. Nei primi undici mesi del 2011 lo scalo ha fatto registrare numeri in crescita: la movimentazione di carichi containerizzati al Terminal Container Ravenna è salita del 12% e il preconsuntivo sul 2011 prevede una movimentazione di circa 195.000 TEUs complessivi contro i 174.000 del 2010 e i 177.575 del 2009. Includendo anche le altre tipologie merceologiche (rotabili, bulk, ecc.) sono state sbarcate nei primi nove mesi del 2011 poco meno di 19 milioni di tonnellate di prodotti mentre per quanto riguarda gli imbarchi il volume totale ha sfiorato i 3 milioni di tonnellate. Intanto l'Autorità Portuale di Ravenna ha firmato a Roma insieme a Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, un Protocollo di Intesa che ha l'obiettivo di accelerare e sviluppare il progetto "Le 6 miglia della nautica nel Porto dell'Emilia Romagna a Ravenna" e il sistema integrato di interventi in cui si articola. Il progetto prevede un investimento complessivo (fra risorse pubbliche e private) di oltre 600 milioni di euro e un'occupazione di oltre 4.500 unità che, con l'indotto turistico, raggiungono le 9.000. In particolare, il progetto prevede un sistema coerente e integrato di interventi lungo dodici chilometri di costa che vanno dalla realizzazione della Darsena di Città a una Cittadella della nautica nell'ex area Agip, oltre al potenziamento di infrastrutture e servizi portuali che mirano a valorizzare la vocazione turistica e nautica del territorio. Con questo protocollo l'Autorità Portuale di Ravenna e Invitalia si impegnano a sviluppare azioni sinergiche per la realizzazione del progetto con particolare riferimento alla acquisizione di finanziamenti, nazionali o comunitari, che consentano di dare nuovo impulso a tutte le opere e i servizi che rientrano nel sistema coerente e integrato cui l'Autorità Portuale, su mandato della Regione Emilia-Romagna e delle istituzioni locali e in partnership con le rappresentanze economiche del territorio, ha dato vita in questi ultimi anni. "Il Protocollo appena sottoscritto – ha dichiarato Parrello – dimostra che l'intuizione che si ebbe alcuni anni fa di considerare come un unico sistema integrato l'insieme degli interventi sul territorio ad appannaggio dello sviluppo della nautica da diporto in ogni suo aspetto ha una valenza strategica riconosciuta da soggetti di comprovata esperienza, che, come Invitalia, promuovono investimenti e sviluppo di innovazione e di competitività industriale e imprenditoriale nei settori produttivi del territorio nazionale". L'amministratore delegato di Invitalia, Domenico Arcuri, ha affermato che "il progetto per il Porto di Ravenna rientra pienamente nell'obiettivo di crescita e di sviluppo dei territori, anche e soprattutto attraverso la creazione di nuovi posti di lavoro, che costituisce la mission della nostra Agenzia. Ed è la dimostrazione che una sempre più necessaria sintonia tra i soggetti pubblici e privati può consentire la realizzazione e il rilancio di progetti industriali innovativi in grado di contribuire alla crescita economica del Paese".

Separazione in casa Pacorini

Trieste – L’understatement è sempre stata una caratteristica della storica casa di spedizioni triestina Pacorini e anche “la notizia del giorno” – delle ultime settimane per essere più precisi –, l’addio di Federico Pacorini (e del figlio Lorenzo) alla società, con passaggio delle relative quote al fratello Roberto dopo una collaborazione quasi quarantennale, non fa eccezione. “Mancano solo alcune formalità, ma per i dettagli occorre domandare ai diretti interessati” risponde, infatti, l’amministratore delegato Antonio Garcez, manager portoghese da cinque anni ai vertici di Pacorini, dopo esserne stato socio con la sua Cafeco (società oggi inglobata nel gruppo, che ha formalmente concluso il recente acquisto di Carapina Armazéns Gerais, *S2S n.24/2011*) dello spedizioniere giuliano in Brasile. “Brasile che ancora oggi detiene un ruolo primario nel network di Pacorini, il cui peso a livello mondiale nella movimentazione di caffè – 14 milioni di sacchi nel 2011 – è ormai un dato di fatto” riprende Garcez. “E che, però, oggi è affiancato da altri paesi di uguale importanza, dove la società ha messo radici, come ad esempio Stati Uniti, Spagna, Vietnam e Belgio”. Un’internazionalizzazione che fa parte del DNA del gruppo, anche perché, almeno per quel che riguarda il caffè, i margini di crescita in Italia sono limitati: “Con una quota del mercato italiano vicina al 50% è difficile pensare ad un’ulteriore espansione. Quel che pensiamo di fare, piuttosto, è di installarci in altri paesi produttori (Brasile e Vietnam sono fra i due principali produttori mondiali di caffè), come ad esempio l’Indonesia, anche perché oggi la logistica del caffè è cambiata, molte delle lavorazioni avvengono all’origine e non più a destino. Però parliamo di investimenti a lungo termine, dal momento che l’attuale contesto economico suggerisce di muoversi con molta attenzione”. Il che però non vuol dire restare fermi a guardare: “A breve termine vogliamo crescere organicamente a livello internazionale, puntando su alcuni paesi dove siamo già ‘forti’, in primis gli USA. E non solo in ambito caffè, ma in generale nel settore delle spedizioni. Per quanto riguarda l’Italia puntiamo a sviluppare la specializzazione nella logistica di prodotti diversi dal caffè, come ad esempio il cacao, in cui abbiamo cominciato ad operare da un paio d’anni. Sul fronte degli investimenti infrastrutturali va detto che il nostro contratto all’interporto VIO di Vado Ligure (Savona) scadrà nel 2014, dopodiché potremmo tornare a cercare una soluzione come proprietari (Pacorini è uscito da qualche anno dalla compagine azionaria di VIO, *ndr*)”. Concludendo Garcez non nasconde l’obiettivo del gruppo: “Vogliamo tornare al volume d’affari precedente alla cessione del ramo metalli a Glencore (*S2S n.35/2010*), quando si erano superati i 220 milioni di euro di fatturato. Quest’anno chiuderemo intorno ai 140 milioni e il 2012 si preannuncia come un’annata di stabilizzazione su questi livelli, ma nell’arco di qualche anno, consolidando la presenza nel caffè e rafforzandoci in altri rami di business, contiamo di poter crescere significativamente”.

Andrea Moizo

Sicilia, faro dei pm sui blocchi

Nino Amadore
PALERMO

Le verifiche sono prudenti ma ci sono: gli inquirenti vogliono capire fino a che punto mafiosi di primo o di secondo piano hanno dato un contributo al successo dei blocchi stradali che da lunedì paralizzano l'intera Sicilia. Il procuratore della Repubblica di Palermo Francesco Messineo ha annunciato che sta predisponendo l'apertura di un fascicolo che, ha detto, «è un atto dovuto». In ogni caso l'allarme lanciato dal presidente di Confindustria Sicilia Ivan Lo Bello non pare essere caduto nel nulla. Di indagini ufficiali comunque per il momento no, non c'è notizia.

Le minacce, come riferiscono numerosi testimoni, ci sono state: a Lentini, a Vittoria, a Priolo, a Gela. C'è chi lo ha raccontato persino su Facebook dove è possibile rintracciare i messaggi di chi non condivideva la protesta l'ha dovuta subire. Intanto i blocchi stradali di Forza d'Urto vanno avanti: l'impegno dei capi popolo è di continuare a oltranza, fino a quando le loro istanze non saranno accolte: intanto si va avanti fino a mercoledì. Secondo alcuni è stato deciso di accogliere le richieste dei prefetti ed è passata la linea di mantenere blocchi soft che consentano il passaggio delle autobotti e dei camion con le merci in vista dell'incontro a Roma tra il presidente della Regione Raffaele

Lombardo e il presidente del Consiglio Mario Monti che potrebbe essere proprio mercoledì. I due si sono sentiti ieri al telefono e Lombardo ha scritto un lungo post sul suo blog per ribadire la sua condivisione della protesta e per invitare i manifestanti a spostarsi a Roma: «Dobbiamo difendere gli interessi della nostra regione. Ho incontrato

i manifestanti e alcuni di loro si sono detti delusi. Ma io ho detto loro la verità e non li ho presi in giro. Non ho il potere di abbassare il prezzo della benzina o le tariffe autostradali o quelle delle assicurazioni. Sulla Serit e sulla politica della Crias stiamo intervenendo così come anche con una legge che dovrà inquadrare il settore del commercio e della grande distribuzione che taglia fuori i nostri produttori. Non c'è dubbio che prezzo della benzina, traghettiamenti, tariffe varie, lontananza dai mercati si ripercuotano sui nostri produttori e sono tutti temi che ho chiesto al presidente del consiglio Monti di trattare. Rispetto alle infiltrazioni di cui si è discusso in questi

giorni la magistratura e le forze dell'ordine stanno verificando e ci atterremo alle risultanze di queste indagini».

Così ieri sera da Catania Forza d'Urto ha ribadito che continuerà lo sciopero a oltranza anche se in maniera meno dura e ha chiesto alla questura etnea la proroga per i presidi nei caselli autostradali della Catania-Messina e della zona industriale e del porto di Catania. È pur vero che in qualche caso gli stessi leader dei movimenti non sono in grado di assicurare alcunché: Martino Morsello che ha avviato lo sciopero della fame per protestare contro le dichiarazioni di Lo Bello, ha ammesso: «È difficile a questo punto convincere tanta gente a tornare a casa». Conferma questa linea Mariano Ferro del movimento dei Forconi: «I presidi non li togliamo e la protesta andrà avanti - spiega Mariano Ferro del Movimento dei forconi - perché attendiamo ancora risposte concrete. Questo popolo si è messo in cammino e non possiamo fermarlo senza una vera ragione. Ma allargheremo le maglie dei presidi per permettere il rifornimento delle stazioni di servizio e la presenza di generi di prima necessità». Giuseppe Richichi, presidente dei camionisti dell'Aias, ha invece detto e ribadito che toglieranno i blocchi pur dimostrando di non essere soddisfatto delle risposte ricevute.

Il tutto mentre agli agricolto-

ri, ai pescatori, ai camionisti, ai protestati e alle "vittime" della Serit (la società di riscossione) si sono affiancati gli studenti e gli esponenti dei centri sociali che a Palermo ieri mattina hanno bruciato il tricolore. E mentre la situazione nelle città si va aggravando sempre di più. A Palermo, per dire, il traffico si è più che dimezzato così come è avvenuto nelle altre città siciliane. Sotto pressione tutta l'area dello Stretto di Messina: a Villa San Giovanni sono saliti a 160 i camion fermi agli imbarcaderi, impossibilitati a traghettare per lo sciopero in atto in Sicilia mentre continuano i blocchi ai caselli in entrata ed uscita anche a Messina: transitano regolarmente sia le auto che i pullman dai varchi lasciati dai camionisti che hanno disposto i mezzi pesanti su due colonne. Le merci no. E questo sta già provocando problemi molto seri nel rifornimento dei supermercati: i prodotti freschi, le verdure, i surgelati, l'acqua cominciano scarseggiare dappertutto. Le organizzazioni artigiane chiedono la fine dei blocchi e vengono fatte le prime stime: «Fino a questo momento - spiega il segretario regionale della Cna Mario Filippello - possiamo stimare danni per almeno 300 milioni per le imprese siciliane. Considerato che il blocco di dodici anni fa causò danni per 700 miliardi di lire, questa volta si potrebbe andare molto oltre».

Le imprese. Vicine allo stop le raffinerie che realizzano il 30% dei consumi nazionali - Allarme dell'Eni

Verso la paralisi il polo della benzina

PALERMO

L'allarme c'è ed è forte. I blocchi stradali rischiano di paralizzare il polo energetico siciliano che produce il 30% della benzina prodotta nel nostro paese. Da ieri è ufficialmente a rischio fermo la Raffineria dell'Eni a Gela ma anche in altre parti (a Priolo, a Milazzo) le raffinerie sono quasi con le spalle al muro. I dirigenti dell'Eni, ieri, hanno scritto una lettera al prefetto, ai vertici delle forze dell'ordine per chiedere un intervento deciso denunciando le gravi conseguenze che

cinque giorni di blocco dei cancelli, a causa dello sciopero dei tir, hanno avuto anche sul petrolchimico dell'Eni. «Malgrado il forte attaccamento al lavoro e la non comune abnegazione del nostro personale, la Raffineria di

LO SCENARIO

Catalano (Confindustria Sicilia): al collasso molte aziende, si profila un ricorso massiccio alla cassa integrazione

Gela spanon è in grado di garantire la piena operatività degli impianti - si legge nella missiva della direzione dell'azienda dell'Eni i quali sottolineano la necessità di fare accedere in stabilimento squadre di manutenzione di ditte terze, di mezzi per l'approvvigionamento di materie prime e per l'uscita di rifiuti. Nel caso in cui la situazione non dovesse cambiare - conclude la lettera dell'azienda - dovremo convenire le modalità operative al fine di disporre la fermata generale degli impianti di stabilimento, con

tutte le conseguenze anche in termini ambientali». Una eventuale fermo della raffineria gelese oltre ai problemi ambientali e di sicurezza arrecherebbe danno rilevanti per centinaia di milioni di euro. Stesso discorso potrebbe valere anche per gli altri impianti di raffinazione presenti nelle altre aree industriali. I blocchi stradali stanno anche creando problemi alle produzioni chimiche e di trasformazione dei prodotti petroliferi.

Ma le segnalazioni di gravi difficoltà per le imprese siciliane so-

no continue e nei settori più disparati: «Le aziende ci chiedono assistenza continuamente - dice Giovanni Catalano, direttore di Confindustria Sicilia - e abbiamo cercato di dare loro risposte ma non possiamo escludere in molti casi il ricorso alla cassa integrazione: alcuni lo stanno già facendo». Del resto già l'altro ieri Confindustria Palermo era stata chiara: l'industria, dalla manifattura alla chimica, dal legno all'agroalimentare, dalla meccanica al tessile fino ai servizi, registra un calo della produzione del 70%. Una flessione sensibile intorno al 30% è segnalata dalle industrie del settore turistico.

N. Am.

Via i giganti del mare dai canali di Venezia

Raoul de Forcade
GENOVA

Una verifica e una revisione delle procedure d'emergenza in tutte le società di crociere di Carnival corporation. L'ha annunciata ieri Micky Arison, patron del primo gruppo crocieristico al mondo, che controlla anche l'italiana Costa Crociere. Inoltre, sia quest'ultima che la capogruppo hanno deciso di sospendere pubblicità e marketing. Una decisione assunta, in queste ore, anche da Msc e Royal Caribbean. Mentre il Codacons, insieme a due associazioni di difesa dei consumatori americane, avvierà, lo ha riferito ieri la Bbc, una class action negli Usa verso Costa Concordia. La richiesta, secondo quan-

to si apprende, sarà di 160mila dollari (123mila euro), per ogni singolo passeggero. Ad essere citata in giudizio sarà la Carnival. Intanto Franco Gabrielli, capo della Protezione civile nazionale, è stato designato commissario per l'emergenza al Giglio.

Il naufragio della Costa Concordia, dunque, comincia a scuotere il mondo delle crociere imponendogli, al di là dei proclami sulla sicurezza di navi e

re era calmo. Ieri mattina il colosso ha cominciato a muoversi, anche se in serata la situazione è migliorata: «La nave - assicura l'esperto Nicola Casagli, chiamato dalla Protezione civile a monitorare il relitto - si muove a una velocità minore rispetto a stamani (ieri, per chi legge, ndr): 10 millimetri l'ora a prua, contro i 15 millimetri registrati in precedenza, e meno di 5 millimetri a poppa contro i 7 millimetri di stamani (ieri, ndr)». Le ricerche dei dispersi nella parte sommersa sono state sospese.

Ma non pare esserci pace per Costa neppure sotto il profilo della navigazione, visto che ieri la Grand Holiday, una nave di Iberocruzeros, brand spagnolo

controllato dalla compagnia guidata da Pier Luigi Foschi, ha dovuto effettuare una manovra di emergenza per non scontrarsi con un peschereccio entrato nella sua rotta lungo il litorale di Spirito Santo (Brasile). La compagnia ha divulgato una nota dicendo che «sono state prese tutte le precauzioni perché la sicurezza di passeggeri ed equipaggio fosse preservata».

Arrivano, quindi, a proposito le parole di Arison, che ieri ha sottolineato come la tragedia di Concordia abbia «messo in questione la safety della nostra compagnia e la risposta delle procedure e pratiche d'emergenza. Anche se confido nella sicurezza delle nostre navi e nella professionalità dei nostri

equipaggi, questa revisione valuterà tutte le pratiche e procedure, in modo da assicurare che un incidente come questo non capiti più». Poi Carnival ha annunciato di aver sospeso la pubblicità televisiva, digitale e tramite mail ai clienti. Una decisione assunta anche da Costa (martellata su Internet da una serie di parodie dei suoi spot televisivi). Scelta non facile, visto che in pubblicità Costa investe milioni (7,78 nel 2011, secondo dati Nielsen). Anche Msc e Royal Caribbean, che erano in procinto d'iniziare campagne pubblicitarie, hanno sospeso le operazioni, visto che occorrerà anche ripensare i messaggi da lanciare. Le sole concessioni al marketing di Costa sono una lettera di Foschi ai soci del Costa Club e la comunicazione dei possibili rimborsi e del cambio di programmazione delle crociere per chi aveva acquistato un biglietto su Concordia.

procedure, una profonda riflessione sul futuro. E anche le istituzioni riflettono. Il vicepresidente della Commissione Ue, con delega ai trasporti, Siim Kallas, il 24 gennaio parlerà a Bruxelles proponendo la revisione delle norme comunitarie sulla sicurezza dei passeggeri delle navi. E ieri uno scambio di lettere tra il presidente dell'Autorità portuale veneta, Paolo Costa, e il ministro dell'Ambiente, Corrado Clini, ha sancito l'accordo per trovare un'alternativa all'attuale transito delle navi da crociera nel bacino di San Marco a Venezia. Il tutto mentre la Concordia continua a giacere davanti all'isola del Giglio. E non più ferma come appariva nei giorni scorsi, quando il ma-

Katia e l'orgoglio Costa

“Quella notte eravamo pronti a dare la vita”

Al corteo di Genova l'addetta ai passeggeri

Siamo l'equipaggio, siamo una famiglia. Non prendiamo parti. Non vogliamo sentire il nome di Schettino in questa manifestazione. Siamo qui per solidarietà: verso i passeggeri, verso le vittime, verso i nostri colleghi eroi, verso la nostra compagnia. Siamo qui perché soffriamo in prima persona. Siamo qui perché finché ci sarà anche solo una persona tra le onde noi saremo vicini a lei». Via Roma, una delle strade dello shopping, tra De Ferrari e Corvetto, è un tappeto di giacche blu bordate di giallo: è il corteo dell'orgoglio dei dipendenti Costa.

«L'equipaggio c'è» ripete dietro lo striscione Luana Oliveri, «tour escort» e tra i promotori della manifestazione che ha riunito nel primo pomeriggio davanti a Palazzo Ducale oltre cinquecento dipendenti: dai comandanti ai direttori di macchina agli addetti all'animazione dei bambini. In piazza De Ferrari, prima che il corteo cominci, c'è un collegamento in diretta con l'«Arena» di Massimo Giletti su Raiuno. In prima linea Katia Keyvanian, «guest manager» (capo degli addetti ai passeggeri) imbarcata su Costa Concordia, la prima forse nei giorni scorsi, a ribellarsi alle accuse che, da Schettino in giù, hanno coinvolto un po' tutto il «popolo Costa». Mentre Katia pole-

mizza con Giletti il corteo si avvia verso piazza Piccapietra dove hanno sede gli uffici Costa. Un minuto di silenzio per le vittime, poi un applauso. «Siete liberi di lasciare la vostra testimonianza». E in molti lo fanno: in breve il marciapiede è un tappeto di fogli con i pensieri di ciascuno.

Quarantasette anni, da nove in Costa Crociere, di Padova a dispetto del cognome armeno, Katia Keyvanian rac-

conta. «Abbiamo sentito un primo urto, forte. In ufficio sono caduti oggetti e registri. Siamo usciti e tutto era tranquillo. Dopo una decina di minuti si sono spente le luci e accese quelle d'emergenza. I passeggeri sono usciti dal teatro, hanno cominciato a chiedere spiegazioni. Abbiamo detto di stare calmi. Poi è stata data la comunicazione del guasto tecnico. Con la radio interna abbiamo sentito che la nave imbarcava ac-

qua. Intanto abbiamo sentito un secondo colpo: la nave si stava girando. Sono uscita e ho visto le luci dell'isola vicino a noi. Ho verificato se c'erano segnalazioni dagli ascensori passeggeri, che sono 190. Per tenere impegnati i ragazzi ho mandato i maschi a controllare gli ascensori, ma uno di loro è tornato dicendo che c'erano già gli ufficiali di macchina che li aprivano con i cacciavite. Le colleghe femmine le ho mandate

a tranquillizzare i passeggeri. Poi hanno dato l'abbandono nave. Io sono andata a cambiarmi, ero in divisa e ho messo pantaloni, maglione e scarpe da ginnastica per muovermi meglio durante i soccorsi. Ho aperto la porta della mia cabina al ponte 6 senza problemi, ho preso i documenti e i soldi. Ero lucida. «Se mi ripescano morta almeno mi identificano» ho pensato. Poi sono scesa al punto di riunione e abbiamo cominciato a imbarcare le persone. Gli ufficiali che avevano già portato a terra i primi passeggeri sono tornati indietro con le stesse scialuppe per imbarcare altri, solo che non si riusciva più uscire dal ponte 4 perché la nave era troppo inclinata, bisognava scendere al ponte 3. Abbiamo fatto una corda umana, io ero in borghese, mi hanno scambiato per una passeggera e i membri dell'equipaggio mi hanno teso le loro mani, anche se filippine o asiatiche come qualcuno con disprezzo ha detto. Mi hanno aiutato, intanto arrivava altra gente dai saloni, li riunivamo a due a due, li aiutavamo a salire sulle scialuppe. C'era anche gente con bambini piccoli, un papà aveva un bimbo di 5 anni e una bimba di tre mesi, li abbiamo aiutati. C'era un passeggero che fumava in scialuppa, un altro spingeva davanti a sé una donnina di ottant'anni in camicia da notte. Altri che sulla scialuppa ostacolavano chi doveva salire o essere ripescato. Altri che fotografavano chi veniva ripescato. Ma abbiamo cercato di mantenere la calma».

E il comandante? «L'ho visto passare sul ponte. Lui dopo aver visto che non c'era più nessuno nel salone mi ha detto: andate, andate, sta partendo l'ultima lancia. Poi, ma più tardi, l'ho rivisto a terra, sotto il faro rosso sul molo».