

# RASSEGNA STAMPA 24 GENNAIO 2012

Fonte:



## **Tir, Italia nel caos «saranno puniti»**

Roma - **Partito dalla Sicilia, lo sciopero dei tir contagia tutta l'Italia**, causando blocchi e disagi alla circolazione e non solo. Domani stop per il primo turno di tutti gli stabilimenti Fiat a causa del mancato rifornimento dei componenti. E si fa concreto il rischio di un aumento di prezzi nei mercati. Il Garante sugli scioperi attacca chiedendo la precettazione e parla di blocchi «inaccettabili». Il ministero dei Trasporti li definisce «ingiustificati» ed il ministro dell'Interno, Annamaria Cancellieri assicura che «non saranno tollerati». La protesta proseguirà fino a venerdì, ma mercoledì è in programma un incontro che potrebbe essere decisivo tra Governo e rappresentanti dei camionisti.

**La mappa delle proteste contro gli aumenti del gasolio**, dei pedaggi autostradali e dell'Irpef - sulle quali vigilano due gruppi di lavoro riuniti al Viminale, uno centrato sull'ordine pubblico e l'altro sulla circolazione - coinvolge quasi tutte le regioni. A Torino i tir hanno bloccato la tangenziale Sud. In Campania code alle barriere autostradali. Sulla A3 camion incolonnati e rallentamenti. A Napoli i blocchi hanno rallentato la raccolta dei rifiuti. Problemi anche per le imprese. Domani si fermeranno gli impianti Fiat di Melfi, Cassino, Pomigliano, Mirafiori e Sevel Val di Sangro. I mugnai, da parte loro, lanciano l'allarme cibo. Pane e pasta, affermano, sono a rischio nell'arco di 48 ore se non verrà ripristinata la normalità del trasporto su strada. Dal Governo, dal mondo delle imprese, ma anche da quello sindacale, sono partiti attacchi all'iniziativa di protesta.

**Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ricordato di aver convocato** le associazioni dell'Autotrasporto lo scorso 11 gennaio proprio per fare il punto su problemi e richieste e di aver assunto in quell'occasione «concreti impegni, immediatamente attuati». Dunque, ha aggiunto, «non si giustificano le gravi azioni di blocco che tuttora persistono». Il ministro dell'Interno, da parte sua, ha fatto sapere che «non saranno tollerati i blocchi stradali. Fin dove si può useremo il dialogo, però bisogna anche tenere presenti i diritti dei cittadini». L'Authority di garanzia sugli scioperi ha scritto ai ministri di Interno e Trasporti affinché valutino se non sia il caso di emanare l'ordinanza di precettazione nei confronti delle organizzazioni degli autotrasportatori. «I blocchi causati dalla protesta - ha detto il presidente Roberto Alesse - sono inaccettabili» ed ha annunciato l'apertura di «un procedimento per valutare le sanzioni da irrogare a chiunque stia violando la legge e danneggiando i cittadini».

**Confindustria ha chiesto al Governo di «ripristinare immediatamente** la normalità dei trasporti stradali. Un fermo dei servizi non può trasformarsi in blocchi illegali, che impediscono alle imprese di poter svolgere liberamente le proprie attività e ai cittadini di circolare sulla rete stradale». Critiche anche altre associazioni degli autotrasportatori. E si è spaccato il fronte del movimento dei Forconi che ha fatto partire la protesta. Martino Morsello, uno dei leader, è solo.

**La sua linea dura per continuare a mantenere alto** il livello della protesta in Sicilia non è passato. È prevalsa la linea di Mariano Ferro e Giuseppe Scarlata che hanno deciso di attendere l'incontro previsto mercoledì prossimo tra il governatore Lombardo e il premier Monti.

## **Di Pietro: Fincantieri, rischio tensioni sociali**

Roma - «La cassa integrazione straordinaria e ordinaria coinvolge circa 600mila lavoratori. Si tratta di un antidoto contro i licenziamenti ed è uno strumento che aziende e sindacati trattano con molta cautela, proprio perché, in molti casi, è il giusto mezzo per affrontare la crisi senza perdere professionalità e competenze. Chi parla, con tanta leggerezza, di come superare questo strumento si assume la responsabilità di far scoppiare un conflitto sociale ingovernabile, perché dal Sulcis a Termini Imerese, da Fincantieri alla Irisbus, il Paese è ormai una polveriera». È quanto affermano in una nota congiunta il presidente dell'Italia dei Valori, Antonio Di Pietro, e il responsabile lavoro e welfare del partito, Maurizio Zipponi, commentando l'incontro di oggi tra governo e sindacati.

«Per quanto riguarda le pensioni - proseguono - il tema deve essere considerato “aperto” nei confronti di quei lavoratori che, attraverso accordi, hanno lasciato il proprio posto di lavoro e oggi si trovano senza stipendio e senza pensione dato l'allungamento dei tempi. Bisogna, inoltre, correggere le iniquità verso chi ha lavorato per 40 anni e non può essere trattato come un oggetto da buttare». Secondo Di Pietro e Zipponi «l'apprendistato è l'unico strumento che riduce il precariato, garantisce ai giovani un lavoro a tempo indeterminato e risponde alle richieste delle aziende di ridurre drasticamente il costo del lavoro».

MOBILITAZIONE NAZIONALE, GLI ADERENTI A TRASPORTO UNITO HANNO MANIFESTATO A BOLZANETO

# Tir selvaggio, presidi al casello e in porto

PABLO CALZERONI

LA MOBILITAZIONE è scattata nella notte. Decine di camionisti si sono dati appuntamento ai caselli di Tortona e Serravalle. All'alba hanno dato vita a presidi anche a Bolzaneto e ai varchi portuali, tra cui San Benigno, Etiopia e Vte. Non è corretto parlare di blocchi stradali, ma di siti motorizzati: obiettivo della protesta, cercare di coinvolgere i colleghi ancora al lavoro e spiegare ai cittadini le loro rivendicazioni. I disagi sono stati ridotti perché il traffico veicolare non è mai stato interrotto né in autostrada né in città.

In serata, però, qualche problema in lungomare Canepa e soprattutto a Bolzaneto c'è stato: gli autoarticolati in ingresso venivano fermati e diretti ad altri accessi.

La tensione resta alta. Per oggi sono previsti presidi anche all'ingresso dell'aeroporto. L'idea degli organizzatori è quella di proseguire con una protesta soft. Certo è che gli animi

dei camionisti sono tesi e non si escludono azioni più radicali di quelle di ieri: «Vogliamo spiegare a tutti la nostra situazione - dice Giovanni Repetto, 36 anni - Si può lavorare per un mese, guadagnare 9 mila euro e avere spese vive per 11.400? Qualcuno me lo deve dire». I rappresentanti dei

sindacati del settore sono consapevoli del dramma che si consuma ogni giorno sulle strade. Ma non esiste una strategia comune: «Oggi (ieri per chi legge, ndr) abbiamo registrato un'alta adesione - dice Paolo Dima, vice coordinatore genovese di Trasporto unito - La nostra categoria è

alla fame». Le richieste urgenti sono tante: «Vogliamo che ci vengano riconosciuti i costi minimi per la sicurezza - dice Riccardo Cosmelli, 51 anni - Le committenze non ci danno un euro e dobbiamo occuparcene noi. Non è giusto». Poi ci sono le tasse e le fatture: «Vogliamo essere pagati a 30 giorni e vogliamo pagare meno tasse - dice Paolo Gemelli, 48 anni - Dovremmo bloccare tutto: paghiamo 1,70 al litro di gasolio e veniamo pagati un euro al litro. Questa è la tragedia». La protesta dei camionisti è appena iniziata e non si sa che cosa potrà succedere.

«La verità è che non contiamo niente - dice Domenico Gaglianò, 46 anni - I prezzi delle merci vendute al mercato sono aumentate. Dicono che è per colpa dell'aumento della benzina. Ma è una menzogna: il carburante continuiamo a pagarlo di tasca nostra e nessuno ci ha ancora dato un euro in più».

# Gli spedizionieri «Troppi disagi nel momento più preoccupante»

È una dura presa di posizione quella dell'associazione degli Spedizionieri nei confronti del blocco attuato dagli autotrasportatori. «Venerdì scorso - dice Giampaolo Botta, segretario genovese dell'associazione - abbiamo spiegato al prefetto tutte le nostre preoccupazioni relative a questo fenomeno: per la presa di posizione di pochi si stanno creando disagi operativi a tutti. Per di più in un momento come questo, nel quale bisognerebbe invece concentrare le energie per mantenere il livello di attività accettabile. Insomma, c'è bisogno di lavorare, non di fare scioperi, blocchi o presidi a macchia di leopardo».

Per quanto non totale, lo sciopero degli autotrasportatori ha creato di-

sagi anche in Liguria e a Genova in particolare. «I disagi maggiori - prosegue Botta - si registrano soprattutto nell'interno, dove sono stati bloccati i piani di carico o rallentata l'attività di consegna in porto. Esprimiamo pertanto la nostra contrarietà a questa azione».

Inutile aprire, con gli spedizionieri, una discussione sul merito della protesta, al di là del metodo.

«In questo momento ci dobbiamo concentrare sul metodo - taglia corto Botta - C'è una posizione minoritaria che si scontra contro la maggioranza delle sigle che ha deciso di dare ancora tempo alle istituzioni

per esaminare e trovare dei punti in comune».

[p.r.]

## Codacons chiede precettazione

Lo "sciopero" dei Tir non è uno sciopero ma «una protesta illegale che sta recando un pregiudizio grave ai diritti costituzionalmente tutelati dei cittadini e dei consumatori». Lo afferma il Codacons che chiede al Presidente del Consiglio e al Ministro degli Interni di adottare

immediatamente un'ordinanza per rimuovere i blocchi stradali e per far rinviare la protesta considerato che «anche la semplice e-sola astensione dal lavoro, essendo mancato il preavviso di legge ed essendo ormai lo sciopero durato più dei 3 giorni massimi consentiti, è illegale». Il Codacons chiede inoltre al Governo di proporre al Parlamento una modifica della legge n. 146 del 1990 che oggi va rivista alla luce delle proteste illegali che oramai si succedono ininterrottamente, dai tassisti ai camionisti, passando per le minacce di sciopero di 7 giorni consecutivi dei benzinai, solo per citare i casi del 2012.

In particolare il Codacons chiede che anche la Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero, oltre ai Prefetti e al Governo, possa procedere alla precettazione. «È opportuno che la precettazione sia realizzabile anche da un'autorità esterna ed indipendente da motivazioni extra legali. Inoltre è palese che le sanzioni pecuniarie, il cui tetto è rimasto a 50 milioni delle vecchie lire, oggi 25.000 euro, debbano essere adeguate ai tempi moderni». Insomma il Codacons ha chiesto al Governo pesanti sanzioni nei confronti di chi ha attuato il blocco.

[r.c.]

DE ZAMENHOF

### “RICORSO” AL PREFETTO

La rabbia degli spedizionieri, la cui attività è stata in pratica bloccata ieri sera al porto, è arrivata sul tavolo del prefetto Francesco Antonio Musolino, tramite una lettera. In realtà al rappresentante territoriale del governo già venerdì erano arrivate formalmente le “preoccupazioni” per la protesta che durerà altri quattro giorni

## **A Ravenna accordo Authority Invitalia**

RAVENNA - 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. Questo il principale obiettivo del protocollo firmato tra l'Autorità portuale di Ravenna e Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa. 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 ad 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.

Autorità portuale di Ravenna ed 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 ed i servizi che rientrano nel sistema coerente ed integrato cui l'Authority, su mandato della Regione Emilia-Romagna, delle istituzioni locali ed in partnership con le rappresentanze economiche del territorio, ha dato vita in questi ultimi anni.

Con questo accordo, alle azioni di valorizzazione del patrimonio demaniale portuale, di recupero del waterfront e di aree dismesse in ambito portuale e di potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali che caratterizzano l'attività dell'Autorità portuale, si affiancano le competenze professionali di Invitalia.

Questo protocollo, ha dichiarato il presidente dell'Authority, Giuseppe 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 ed imprenditoriale nei settori produttivi del territorio nazionale».

## **La Cna-Fita e «Anita» si dissociano dallo sciopero**

ROMA - Cna-Fita si dissocia dal fermo dell'autotrasporto ed invita i propri associati a non aderire alla protesta. «Ci risulta - informa una nota della presidente Cinzia Franchini - che in alcuni snodi viari in varie regioni sono stati organizzati blocchi del traffico da parte di autotrasportatori e agricoltori che si riconoscono aderenti al movimento denominato "Dignità sociale". Il fenomeno ricalca per molti aspetti il movimento "Forza d'urto", che ha bloccato la Sicilia per alcuni giorni».

«La Cna-Fita tra le prime associazioni a dissociarsi da proclamazioni di fermo inconsistenti che mirano unicamente a strumentalizzare una disperazione latente per altri scopi, invita gli autotrasportatori a non aderire e soprattutto ritiene opportuno che la presa di distanza sia chiara da parte di tutte le altre associazioni. In queste ore - prosegue Franchini - la prima preoccupazione è per chi si sta trovando di fronte ad azioni violente che mettono a rischio l'incolumità di chi si trova per strada a lavorare. Ci risulta la presenza di frange estreme che stanno dando vita a tafferugli e scontri. La Cna-Fita invita quindi le forze dell'ordine al massimo controllo possibile per evitare incidenti».

«E' chiaro che nonostante il Governo abbia dimostrato di voler risolvere questioni che si trascinano da troppo tempo, vi è qualche professionista dei fermi che cavalca la disperazione degli autotrasportatori per ragioni d'opportunità. Confidiamo nel Governo - conclude Cinzia Franchini - affinché sappia in futuro distinguere tra questi tribuni dell'ultima ora e chi cerca di lavorare fattivamente a soluzioni concrete».

L'associazione "Anita", da parte sua denuncia grossi disagi alla circolazione stradale e al lavoro di autotrasportatori che invece vogliono garantire il trasferimento delle merci, causati dal fermo.

«E' inaccettabile assistere ad atti intimidatori e vandalici che causano notevoli danni a persone e cose», ha dichiarato Eleuterio Arcese, presidente dell'associazione di autotrasporto di Confindustria che dal principio ha preso le distanze da tali azioni di protesta e più volte nei giorni scorsi ha fatto appello al senso di responsabilità nei confronti del Paese».

In una lettera inviata al presidente del Consiglio Mario Monti e ai ministri dell'Interno, Sviluppo economico e Infrastrutture e Trasporti, Annamaria Cancellieri e Corrado Passera, secondo Arcese «E' fondamentale che il Governo intervenga utilizzando tutti gli strumenti disponibili affinché venga salvaguardato il diritto dei cittadini e dei lavoratori alla libera circolazione e allo svolgimento delle proprie attività. Occorre rimuovere al più presto i blocchi e ripristinare la legalità».

## **Dirottato da Genova il traffico dei rifiuti**

GENOVA - Assagenti si unisce alle preoccupazioni espresse dalle categorie sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, apparse sulla stampa, in merito alla perdita di traffici e di competitività dell'unico polo dedicato alle rinfuse del porto di Genova.

«Sull'argomento abbiamo già registrato - ha detto Giovanni Cerruti, presidente Assagenti - lamentele e disagi da parte di alcuni nostri associati, che sono stati costretti a dirottare su altri porti le navi che rappresentano, a causa dell'impossibilità del Terminal Rinfuse a ricevere alcune tipologie merceologiche».

Il terminal non si è ancora adeguato alle prescrizioni di tipo ambientale espresse dagli enti preposti: «Questo comportamento è incomprensibile - ha dichiarato Cerruti - e le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti. Si deve purtroppo rimarcare una totale disattenzione da parte dei gestori del terminal su questo punto fondamentale, e le conseguenze stanno purtroppo danneggiando Genova, il suo porto, i lavoratori e le aziende che vi operano, con gravi perdite di traffico e di immagine».

Assagenti ritiene che Genova debba continuare a mantenere una diversificazione merceologica, che da sempre rappresenta la forza del porto: «Come categoria - ha detto Cerruti - auspichiamo un intervento tempestivo dell'Autorità portuale che risolva questa spinosa questione in tempi brevi, augurandoci che i vertici di Tri si attivino prontamente al fine di evitare una emorragia di traffici e clienti, che si potrebbe rivelare molto pericolosa se non prontamente arginata. La posizione geografica di Genova per la maggioranza dei traffici di rinfuse destinate all'area industriale del Nord Italia è strategica, e non garantire un servizio terminalistico adeguato dal nostro porto è semplicemente inaccettabile».



## **Il «Reefer» livornese al «Fruit» di Berlino**

LIVORNO - Livorno Reefer Terminal sarà presente a Fruit Logistica 2012, la più importante fiera a livello mondiale dedicata all'intera catena logistica del commercio ortofrutticolo. La manifestazione, giunta alla sua ventesima edizione, si svolgerà a Berlino dall'8 al 10 Febbraio ed in tale occasione il nuovissimo terminal livornese sarà presentato in un apposito stand, insieme all'Autorità portuale ed alla Camera di Commercio di Livorno, dal titolo "Livorno Logistic Reefer Platform: The key link on the international cold chain".

Fruit Logistica, che vedrà la partecipazione di oltre 2.400 espositori provenienti da 75 paesi del mondo tra cui i più importanti partner e decision maker del settore, rappresenta la prima vetrina di presentazione a livello mondiale per Livorno Reefer Terminal, la seconda struttura in Italia in termini di grandezza per lo sbarco del refrigerato, inaugurata nel Settembre scorso. "Lrt" è dotata di un grande magazzino frigorifero della superficie di circa 11.000 mq, distante dalla banchina appena 40 m. Ha una capacità ricettiva di 9mila pallet ed una potenzialità di movimentazione di oltre 400mila tonnellate; è inoltre dotato di apposite porte per lo svuotamento rapido dei contenitori frigo e di 70 colonnine frigorifere disposte sia ai margini dell'impianto che in prossimità dello stesso magazzino, per l'alimentazione dei container frigo anche di prodotti congelati.

«Grazie a queste caratteristiche e ad una collocazione geografica strategica nel Mediterraneo - ha dichiarato il presidente di Lrt, Enzo Raugèi - un partner a livello mondiale, la multinazionale Del Monte, ha già avviato con Lrt un importante traffico per il 2012 per lo sbarco di ananas, banane e meloni. Altri interessanti contatti sono in corso di trattativa».

Per conoscere meglio le potenzialità del terminal, Lrt dà appuntamento a Berlino dall'8 al 10 Febbraio allo stand n° C 02 nella Hall 26 di Fruit Logistica 2012.

## **Autostrade del mare servizi senza barriere**

LIVORNO - Alla Camera di Commercio di Livorno si sono svolti il 19 e 20 Gennaio, i "Prototyping information days" del progetto Mos4Mos (Monitoring ad operation services for Motorways of the sea).

Dopo il saluto di benvenuto ai delegati dei 28 partner europei da parte del presidente Roberto Nardi, Giuliano Gallanti, ha tenuto un discorso introduttivo. I principali temi toccati dal presidente dell'Autorità portuale labronica, hanno riguardato l'estensione delle Autostrade del mare non solo tra i paesi membri, ma anche tra quelli extra-comunitari, favorire il processo di integrazione nel Mediterraneo del Maghreb e della Turchia, e non perdere le opportunità di sviluppo che dovessero presentarsi quando sarà concluso il processo di rivisitazione delle reti di trasporto europee Ten-T.

Lo scopo del progetto Mos4Mos è quello di fornire soluzioni innovative per il controllo della navigazione, la dematerializzazione dei documenti doganali, la tracciabilità delle merci e la realizzazione dei corridoi doganali elettronici. Tra gli ospiti, nomi illustri quali Luis Valente de Oliveira, coordinatore europeo delle Autostrade del mare, José Laranjeira Anselmo, principal administrator per le politiche Ten-T e Jose García de la Guía, coordinatore dell'azione Mos4Mos.

«La Port Authority - ha detto Gallanti nel suo intervento - è presente su almeno 5 dei 15 prototipi preparati nell'ambito di questo progetto e ha raggiunto ottimi risultati nel campo della dematerializzazione delle pratiche documentali legate al processo di import ed export del porto di Livorno». «Iniziative di questo tipo - ha proseguito - sono fondamentali in quanto riducono notevolmente i tempi necessari ad effettuare i controlli doganali e rendono più competitivo il nostro sistema di trasporto».

Che, comunque, deve essere sostenuto e incentivato: «In un periodo di crisi economica - ha detto Gallanti - occorre favorire misure anti cicliche a sostegno della crescita. In una parola, bisogna puntare con maggiore convinzione su infrastrutture, intermodalità e logistica. Il progetto di rivisitazione delle reti Ten-T, avviato a fine Giugno e presentato il 19 Ottobre dal vice presidente della Commissione Europea, Olli Rehn, potrebbe offrire non poche opportunità di crescita. Sto pensando a quei progetti di mutuo interesse che consentirebbero ai paesi Ue ed extra-Ue di creare sinergie strategiche in vista di una implementazione del processo di integrazione delle reti locali nel contesto dei grandi corridoi europei».

## **Un patto per la crescita. Barbera: è il momento del coraggio e delle scelte**

Renato Roffi

LIVORNO - Che per la Lombardia il porto di riferimento sia Rotterdam può anche passare, ma che Pontedera (30 km da Livorno) si serva prevalentemente dello scalo marittimo spezzino ai livornesi proprio non va giù ed è anche per scuotere le volontà imprenditoriali manageriali labroniche che Federico Barbera, presidente di Fise Uniport e direttore generale del Terminal Calata Orlando, ha promosso giorni or sono un incontro nell'intento di far convergere le coscienze verso "Un patto per la crescita" ritenendo ormai indilazionabile "il momento del coraggio e delle scelte". L'incontro poco partecipato, in verità, dalle forze imprenditoriali (come è stato anche osservato durante i lavori), ha visto avvicinarsi al microfono, oltre allo stesso Barbera, personaggi rappresentativi delle diverse categorie, dal dottor Piacentini, direttore generale della Cassa di risparmio Lucca Pisa Livorno, ai sindaci del territorio, al presidente della Provincia, alle forze politiche e sindacali dell'area di riferimento, fino al vescovo della diocesi di Livorno. Assente al capezzale dell'infermo (il porto) il pur annunciato senatore Altero Matteoli e invitato di pietra, come qualcuno ha osservato, la Compagnia portuale.

Nell'introdurre l'incontro, Barbera, dopo aver premesso che le attività portuali, da sole, non possono essere sufficienti a rilanciare il porto e l'economia cittadina, ha attribuito alla politica il ruolo significativo di punto di convergenza ed ha auspicato una maggiore collaborazione fra le imprese e la pubblica amministrazione lamentando, però, la mancanza di un'autentica comunità portuale.

Dopo un breve intervento del presidente della Provincia di Livorno, Giorgio Kutufà, Alberto Piacentini, in qualità di esponente del mondo bancario, ha sottolineato il ruolo insostituibile esercitato dallo scalo marittimo labronico nell'economia cittadina, provinciale e regionale ed ha annunciato un prossimo incontro con l'Autorità portuale per studiare nuovi sistemi di credito per le imprese sollecitando anche una maggiore partecipazione del territorio nel suo istituto di credito.

«Verso le attività portuali - ha ricordato - la Cassa è impegnata con 120 milioni di affido, il porto costituisce una fonte importante per la produzione del reddito che dovrà superare la debolezza della mancanza di un progetto univoco lasciando meno spazio alle parole e alle dichiarazioni di intenti a maggior vantaggio del fare e della concretezza in modo da poter superare quella sorta di inconcludente capitalizzazione delle imprese che ha ormai mostrato tutta la sua inadeguatezza».

Capacità di analisi, decisione e previsione sono, invece, gli elementi assolutamente indispensabili per poter assicurare un futuro adeguato allo scalo livornese, specie in vista dell'inarrestabile corsa al gigantismo navale che determinerà, prestissimo, la perdita di significato di molti porti del Mediterraneo acuendo il divario con la portualità del Nord Europa.

«Le soluzioni tecniche, alla fine, si trovano sempre - ha detto il presidente dell'Authority Giuliano Gallanti - ma alla base di tutto rimane la volontà politica che dovrà scegliere se Livorno, che ha la grande fortuna di essere inserita in un territorio agevole e favorevole, dovrà essere o meno una città portuale, ossia essere annoverata nelle mappe dei traffici mondiali e, in quest'ottica, il compito dell'Autorità portuale è quello di avviare meccanismi

di spinta concreti ed efficaci riuscendo a coniugare interessi anche apparentemente contrapposti».

Dopo l'intervento di Gallanti a stimolare il dibattito con alcuni spunti mirati è stato il giornalista Roberto Bernabò che ha chiamato in causa le personalità presenti, a cominciare da Marida Bolgnesi la quale, osservando che i livornesi sono più inclini al conservatorismo che all'innovazione, ha sollecitato tutti «ad una forte assunzione di responsabilità, magari anche riconsiderando certe metodologie e certi sistemi di lavoro ormai manifestamente fuori del tempo e della storia».

Richiamato in causa da Bernabò, Federico Barbera ha osservato come l'inedita concezione di Prp sostenuta da Gallanti abbia avuto il merito di aprire una discussione scuotendo dal torpore chi si era adagiato aspettando che passasse la nottata.

«Oggi Livorno ha poche prospettive - ha detto Barbera - e può ritrovare slancio soltanto con un più serrato coinvolgimento della politica e puntando ad essere un polo importante di logistica integrata ed avanzata per l'intera regione. Occorre un impulso ben coordinato che riesca a superare l'incapacità dei porti a farcela da soli».

Portavoce del mondo del lavoro è stato poi Simone Angella, segretario provinciale della Filt Cgil porti che, dopo aver premesso che oggi a Livorno, dove da ben cinque anni non si vedono traffici nuovi, quasi un 50% dei lavoratori del porto vive grazie agli ammortizzatori sociali e i posti di lavoro continuano ad assottigliarsi, ha proclamato che le maestranze sono disponibili al riesame di crete posizioni ormai extra tempore e ad accettare forme di flessibilità «ma - ha avvertito - ciò dovrà avvenire sempre nell'ambito di un progetto che proponga il lavoro non come un valore soltanto economico. Va bene - ha concluso - legare i salari alla produttività, ma siamo contrari a soluzioni che ci riportino indietro di cinquant'anni».

Approfittando della sua presenza in sala, è stato invitato a parlare anche il sindaco di Collesalveti, il cui comune aspira da tempo ad avere voce in capitolo in seno al comitato portuale «non per velleità campanilistiche - ha spiegato - ma per l'obiettivo coinvolgimento del territorio colligiano nell'ambito delle attività portuali livornesi, come dimostrano l'autoparco del Faldo e i progetti concernenti la navigabilità dello scolmatore (assai di là da venire ndr) .... Collesalveti ha sempre dato molto al porto - ha detto Bacci - e, in ogni caso, è necessario una nostra partecipazione più diretta, anche per comprendere se gli strumenti urbanistici del nostro comune dovranno essere maggiormente adeguati al più grande progetto di una portualità estesa».

Dopo alcune considerazioni dell'esponente di una delle due chiese separate del Pdl Maristella Bottino, e una breve provocazione dell'imprenditore Andrea Palumbo, è stata la volta del dirigente Pd Yari De Filicaia che, chiedendosi se la Toscana guardi a Livorno come Livorno guarda alla Toscana, «siamo ormai alla sopravvivenza - ha sentenziato - anche a causa del lungo periodo di commissariamento dell'Autorità portuale (son trascorsi ormai ben sei anni!! ndr). E' necessario rivedere la pianificazione anteriore al 2008, specialmente per quanto riguarda la piattaforma Europa e attribuire maggiore spazio alla grande logistica, visto che oggi il porto non può più vivere solamente di imbarco e sbarco delle merci.

E' opportuno prendere esempio ed ispirazione da chi riesce meglio di noi e intrecciare, se sarà il caso, le pianificazioni di Livorno e Collesalveti nell'ottica di un ampio obiettivo comune che dovrà guardare, come minimo, all'intera Toscana. La politica del Pd è pronta alla sfida. Per rilanciare il lavoro - ha detto - gli imprenditori e i lavoratori non devono aver timore di confrontarsi costruttivamente sui contenuti degli articoli 16, 17 e 18, in caso contrario Livorno e il suo porto continueranno a vivacchiare insabbiandosi in ogni senso».

Dopo le conclusioni dell'avvocato Gallanti, dettosi pronto ad adottare le decisioni necessarie al rilancio di una Livorno portuale, compresa quella che riguarda il ripristino del grande bacino di Carenaggio, la parola è passata ad Alessandro Cosimi, sindaco della città che, rivendicando con orgoglio la storia del porto e rilevando la sostanziale assenza di una vera comunità portuale, ha sostenuto l'urgenza di una nuova proiezione a livello

internazionale da conseguire mediante la ricostruzione alcune eccellenze peculiari che dovranno essere inserite nell'ambito di una sostanziale riorganizzazione mediante l'apertura a chi saprà andare oltre la comunità portuale accogliendo investimenti dall'esterno.

Elaborare un cronoprogramma di strategie che sappiano cogliere efficacemente le dinamiche innovative delle eccellenze imprenditoriali, la realizzazione di efficienti raccordi fra il porto e la rete ferroviaria nazionale per una più stretta sinergia con il territorio e il rilancio dell'attività delle riparazioni navali attraverso il ripristino del grande bacino sono state le esortazioni e gli auspici con cui il vescovo di Livorno, monsignor Simone Giusti ha concluso la mattinata di lavoro.

## **I porti di Parigi, Rouen e Le Havre hanno costituito l'alleanza Haropa**

Le Autorità Portuali di Parigi, Rouen e Le Havre hanno costituito Haropa, un Groupement d'Intérêt Économique (GIE) che - hanno spiegato i tre enti - sancisce la nascita di un grande sistema portuale europeo che offre alla regione della capitale francese un approdo marittimo di livello internazionale e che si classifica al quarto posto nella graduatoria dei principali porti nordeuropei.

Il sistema portuale Haropa - hanno sottolineato le Autorità Portuali - si sviluppa su 14.000 ettari di aree, movimentata un traffico annuo marittimo e fluviale pari a quasi 130 milioni di tonnellate e genera 40.000 posti di lavoro diretti e 120.000 indiretti.

## **Federmar-Cisal chiede un incontro al ministro Passera per fare il punto sul passaggio di Tirrenia a CIN**

*Il sindacato intende conoscere le misure del governo per evitare che l'autorità antitrust europea blocchi l'operazione*

Oggi Federmar-Cisal ha chiesto al ministro dello Sviluppo economico, Infrastrutture e Trasporti, Corrado Passera, di convocare le organizzazioni sindacali di categoria dei marittimi al fine - ha spiegato il sindacato - di conoscere i passi che il governo intende esperire per evitare che l'intervento dell'autorità antitrust europea possa fare naufragare l'acquisizione della Tirrenia da parte della Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), operazione sulla quale la Commissione Europea ha deciso di aprire un'indagine approfondita (*INFORMARE* del [19 gennaio](#) 2012).

Federmar-Cisal ha ribadito «che la situazione di stallo che si è venuta a creare e l'incertezza per i destini societari della Tirrenia che ne consegue corrono il rischio di danneggiare gravemente sotto l'aspetto gestionale l'azienda pubblica, impegnata tra l'altro in questo periodo ad organizzare i programmi ed a raccogliere le prenotazioni per il periodo estivo» e che, inoltre, «qualora la cessione non fosse concretizzata, ritornerebbe nuovamente in alto mare la salvaguardia stabilita con un apposito accordo sindacale dei duemila posti di lavoro tra personale navigante ed amministrativo della Tirrenia, società che è bene ricordarlo - ha sottolineato il sindacato - si trova in amministrazione straordinaria per decisione del precedente governo e quindi sottoposta alla possibilità di dovere subire una dichiarazione di fallimento».

Federmar-Cisal ha ricordato pure che, per richiamare l'attenzione attorno a questi problemi, ha già dichiarato il 10 di questo mese lo stato di agitazione dei lavoratori della Tirrenia ed ha annunciato che, in assenza di novità e/o di assicurazioni, si vedrebbe costretta a mettere in calendario una prima giornata di sciopero del personale dell'azienda per gli inizi di febbraio

**Lo scorso anno il porto di Le Havre ha movimentato circa 68,5 milioni di tonnellate di merci (-4%)**

*In calo sia le rinfuse liquide che solide sia i container*

Lo scorso anno il porto di Le Havre ha movimentato un traffico di circa 68,5 milioni di tonnellate di merci (incluse le forniture di bordo), con una flessione del 4% rispetto al 2010.

Il traffico di rinfuse liquide è ammontato a 41,4 milioni di tonnellate, con una diminuzione complessiva del 2% rispetto a 42,4 milioni nel 2010. Il petrolio greggio è stato pari a 27,5 milioni di tonnellate, con una contrazione del 2%. In flessione anche le rinfuse liquide chimiche, che sono scese del 2% a 1,7 milioni di tonnellate, mentre i prodotti petroliferi raffinati sono aumentati del 2% a 11,7 milioni di tonnellate.

Nel 2011 il traffico containerizzato è diminuito del 6% attestatosi a 21,6 milioni di tonnellate rispetto a 24,4 milioni nell'anno precedente. La movimentazione dei container in termini di box da 20' (teu) è stata di 2.220.000 teu (-6%). La movimentazione di autovetture è stata di 365.000 unità (+8%).

Lo scorso anno il volume di rinfuse secche movimentato dallo scalo francese ha totalizzato 3,1 milioni di tonnellate rispetto a 3,4 milioni nel 2010.

Nel comparto dei passeggeri il traffico è stato complessivamente di 537mila unità rispetto a 525mila nel 2010.

## **La tassa di stazionamento nei porti italiani per le imbarcazioni da diporto allontana le barche tedesche**

*Häbich (ADAC): «l'alternativa per i tanti diportisti tedeschi che frequentano o sono stanziali nei porti delle coste italiane si chiama Croazia, Corsica, Grecia e Francia»*

La tassa di stazionamento per tutte le imbarcazioni da diporto di qualsiasi bandiera che transitano o ormeggiano stanziali nei porti italiani introdotta dal nuovo governo Monti allontanerà dai porti italiani le barche estere, a partire dal quelle tedesche. Lo sottolinea Assomarinas, l'Associazione Italiana Porti Turistici, che ha raccolto tale intenzione nel corso del Boot di Düsseldorf, il secondo salone nautico europeo dopo Genova che è in svolgimento fino a domenica prossima nella città tedesca.

Nel corso di una conferenza stampa organizzata da Assomarinas in collaborazione con la ADAC, l'associazione tra automobilisti e diportisti tedeschi che conta oltre 17 milioni di iscritti, il direttore generale per la nautica da diporto dell'ADAC, Steffen Häbich, ha osservato che «la tassa sulle imbarcazioni è una scelta sbagliata per lo sviluppo del turismo in Italia, paese che vive di turismo nautico e di charter con una clientela tedesca fidelizzata nei porti italiani. Diamo per scontato - ha annunciato - l'esodo dalle coste italiane di gran parte dei nostri armatori. Questa è una procedura che non può essere tollerata ed alla quale non si può dare applicazione perché produrrebbe un danno incalcolabile a tutta l'economia italiana».

Da parte sua il presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio, ha rassicurato l'utenza nautica tedesca ricordando la consapevolezza dimostrata proprio in questi giorni dal ministro per lo Sviluppo economico Passera sulla necessità di modificare l'impostazione della tassa esentando totalmente il diportista che sia effettivamente straniero anche in considerazione della posizione già assunta dalla Commissione Europea nei confronti di un analogo tentativo effettuato dalla Grecia negli anni passati nei riguardi delle bandiere estere. «Una tale misura - ha spiegato il presidente di Assomarinas - contrasta infatti con le direttive europee della libera circolazione dei mezzi nautici nelle acque comunitarie».

A maggior rassicurazione per l'utenza tedesca Perocchio ha annunciato di aver già dato mandato ai legali dell'associazione di effettuare la segnalazione dell'irregolarità della norma al commissario europeo competente avviando così il conseguente ricorso alla Corte di Giustizia europea.

«Da parte nostra - ha concluso il direttore generale dell'ADAC - raccomandiamo ad Assomarinas di mantenere alta la pressione sul ministro Passera poiché la nostra associazione è attualmente investita da migliaia di telefonate dei nostri associati che chiedono immediate informazioni sugli esiti della nuova tassa italiana. L'alternativa per i tanti diportisti tedeschi che frequentano o sono stanziali nei porti delle coste italiane - ha sottolineato Häbich - si chiama Croazia, Corsica, Grecia e Francia»



**Euronav ha archiviato il 2011 con una perdita netta di 96,4 milioni di dollari**

*I ricavi sono diminuiti del 41,6% a 394,4 milioni di dollari*

Nell'ultimo trimestre del 2011 la società armatoriale belga Euronav ha riportato una perdita netta di 50,7 milioni di dollari su ricavi per 92,9 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di 17,6 milioni di dollari su ricavi per 101,4 milioni di dollari nel corrispondente periodo dell'anno precedente. Il risultato operativo è stato negativo per 36,5 milioni di dollari rispetto ad un passivo operativo di 7,9 milioni di dollari nel quarto trimestre del 2010.

Sul risultato del periodo ottobre-dicembre del 2011 grava un passivo straordinario di 25,5 milioni di dollari determinato dalla cancellazione di un ordine relativo alla costruzione di una nave Suezmax.

Nell'intero esercizio annuale 2011 la compagnia belga ha totalizzato una perdita netta di 96,4 milioni di dollari su ricavi per 394,4 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 19,7 milioni di dollari su ricavi per 525,1 milioni di dollari nel 2010. Il risultato operativo è stato negativo per 40,7 milioni di dollari rispetto ad un utile operativo di 88,1 milioni di dollari nel 2010.

La flotta di proprietà di Euronav è costituita da 38 navi tra petroliere e unità FSO

## **Fermo dell'autotrasporto, sì di Trasportounito, no di Cna-Fita e Unatras**

*Insufficienti le misure adottate del governo, sostiene la prima associazione. Unatras: attendiamo il rispetto degli impegni assunti dall'esecutivo*

Prosegue lo stato di fibrillazione in seno al comparto italiano dell'autotrasporto che ha reagito in maniera differente alle risposte del governo alle istanze per alleviare lo stato di crisi in cui si trovano le aziende avanzate dalle associazioni del settore (*inforMARE* dell'[11 gennaio](#) 2012).

Da parte sua Trasportounito reputa insufficienti le misure adottate del governo e conferma il fermo dell'autotrasporto. «Pur prendendo atto della decisione del governo di trimestralizzare il recupero di una parte delle accise sui carburanti, in un estremo tentativo di venire incontro alle istanze della categoria - spiega l'associazione - Trasportounito ritiene che la crisi dell'autotrasporto abbia oggi bisogno urgente di ben altre risposte ad esempio sulla 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, su quello delle assicurazione e su quello dei pedaggi».

«Purtroppo la situazione di logoramento - osserva il segretario nazionale di Trasportounito, Maurizio Longo - trasforma anche le decisioni assunte dal governo in gocce in un mare in tempesta». Pertanto l'associazione ritiene inevitabile la conferma del fermo nazionale dei servizi a partire da oggi e invita tutti gli autotrasportatori aderenti «ad astenersi dal lavoro evitando e respingendo ogni tipo di provocazione e strumentalizzazione, nonché atteggiamenti estremi che possano compromettere l'ordine pubblico».

Secondo Cna-Fita, invece, il fermo è sbagliato e invita gli autotrasportatori a non aderire. «Dalla mezzanotte di ieri - spiega l'associazione - ci risulta che in alcuni snodi viari in varie regioni sono stati organizzati blocchi del traffico da parte di autotrasportatori e agricoltori che si riconoscono aderenti al movimento denominato "Dignità sociale". Il fenomeno - precisa Cna-Fita - ricalca per molti aspetti il movimento Forza d'urto, che ha bloccato la Sicilia per alcuni giorni».

Cna-Fita ricorda di essere stata «tra le prime associazioni a dissociarsi da proclamazioni di fermo inconsistenti che mirano unicamente a strumentalizzare una disperazione latente per altri scopi» e invita gli autotrasportatori «a non aderire e soprattutto ritiene opportuno che la presa di distanza sia chiara da parte di tutte le altre associazioni».

«In queste ore - sottolinea Cna-Fita - la prima preoccupazione è per chi si sta trovando di fronte ad azioni violente che mettono a rischio l'incolumità di chi si trova per strada a lavorare. Ci risulta la presenza di frange estreme che stanno dando vita a tafferugli e scontri. La Cna-Fita invita quindi le forze dell'ordine al massimo controllo possibile per evitare incidenti. È chiaro che nonostante il governo abbia dimostrato di voler risolvere questioni che si trascinano da troppo tempo - conclude l'associazione - vi è qualche professionista dei fermi che cavalca la disperazione degli autotrasportatori per ragioni d'opportunità. Confidiamo nel governo affinché sappia in futuro distinguere tra questi tribuni dell'ultima ora e chi cerca di lavorare fattivamente a soluzioni concrete».

Anche Unatras (Unione Nazionale delle Associazioni dell'Autotrasporto merci) è contro il fermo dei servizi. Pur confermando «il grave disagio sofferto dalla categoria degli autotrasportatori che, anche a seguito dell'aumento dei costi del gasolio e della mancata attuazione dei provvedimenti che

derivano dalle vigenti normative, giustificerebbe l'attuazione del fermo dei servizi», Unatras specifica infatti che il proprio esecutivo «non può non tenere conto né degli impegni concreti assunti dal governo e che il ministro dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti Corrado Passera ha illustrato in Parlamento, né della grave situazione nella quale si trova l'economia del Paese». Sulla base di tali considerazioni Unatras ha deciso di sospendere il fermo, «riservandosi - precisa l'associazione - il diritto di dare attuazione all'iniziativa proclamata qualora gli impegni del governo non venissero rispettati nei tempi tecnici necessari alla conversione in legge dei provvedimenti annunciati in Parlamento».

**Nerli (Assoporti): il decreto legge del governo sulle liberalizzazioni ignora le istanze del cluster marittimo-portuale**

*Due le criticità: la norma in tema di extragettito IVA per le società di progetto per le opere portuali e la norma in materia di dragaggi*

Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Francesco Nerli, ha manifestato «preoccupazione e forte perplessità» per il mancato recepimento delle istanze del settore marittimo-portuale nel testo del decreto legge sulle liberalizzazioni varato dal Consiglio dei ministri venerdì scorso.

«Pur in mancanza di un testo ufficiale e definitivo - ha spiegato Nerli - dobbiamo prendere atto che in nessuna delle diverse bozze che circolano, troviamo risposte alle richieste che varie associazioni del cluster marittimo-portuale hanno presentato al governo».

«Due, in particolare - ha precisato il presidente di Assoporti - i punti di criticità che colgo: da un lato la norma in tema di extragettito IVA per le società di progetto per le opere portuali che, al contempo, ignora ruolo e funzioni delle Autorità Portuali, ovvero degli enti che amministrano i maggiori porti marittimi nazionali, e sembra limitare quello strumento di supporto all'infrastrutturazione portuale alle sole procedure già avviate; dall'altro lato, la norma in materia di dragaggi che, ancora una volta, rinvia a successivi decreti attuativi e non fa chiarezza riguardo ai contenuti dei progetti di dragaggio. Così facendo - ha concluso Nerli - non risponde alle esigenze di certezza e celerità degli enti che amministrano i porti, degli operatori e in definitiva alle necessità dell'intero sistema-Paese».

## **Concordia, operazione recupero Sestri in corsa per la riparazione**

E se alla fine si riuscisse a rimettere in piedi la Costa Concordia e a rimorchiarla fino al cantiere di Sestri Ponente, affidandola alle cure degli operai incaricati di farla nuovamente navigare? Ipotesi suggestiva, di difficilissima realizzazione (meglio premetterlo subito) ma per nulla impossibile. Quello che inizia ufficialmente oggi è il recupero del più grande relitto che mai abbia riguardato una nave passeggeri nella storia della mariniera. Il suo esito è ancora tutto da scrivere (salvataggio della nave o sua demolizione in loco, cioè davanti all'isola del Giglio) ma merita di essere raccontato per punti salienti. Il via, di fatto, è stato dato ieri dal commissario della Protezione Franco Gabrielli che ha autorizzato il primo dei molti passaggi che riguardano l'operazione: il "debunkering", vale a dire lo svuotamento dei serbatoi della nave in cui sono rimaste circa 2400 tonnellate di carburante. In parallelo, però, scatterà anche un'accurata visita subacquea estesa a tutti i ponti della nave. Visita subacquea che ancora non c'è stata in modo dettagliato che consentirà di valutare la vera entità dei danni e fornirà preziosi suggerimenti sulla grande alternativa dell'operazione: recupero della nave o sua demolizione. Solo dopo aver attraversato gli otto-novemila metri quadri di ognuno dei quattordici ponti si potrà dare un giudizio più completo. Proviamo per il momento però a valutare la prima ipotesi, quella del possibile recupero. Finito il debunkering e verificato che lo stato della nave suggerisce il tentativo di recupero, si dovrà procedere con la chiusura delle falle attraverso lamiere applicate sulla ciglia. Successivamente inizieranno le operazioni di svuotamento dell'acqua interna alla nave, attraverso un complesso sistema di pompaggio e poi toccherà al cuore del progetto, vale a dire la "rimessa in asse" della nave. Insomma, si dovrà raddrizzare la Costa Concordia, facendo molta attenzione a che, dopo averla rimessa in asse, la stessa non si pieghi dalla parte opposta. Quasi improponibile l'idea di sollevare la nave attraverso degli enormi palloni galleggianti posti sotto la fiancata di destra, soluzione che pure era stata inizialmente indicata dal presidente della Costa Pierluigi Foschi. Si procederà invece con due pontoni, posizionati sul "lato mare" da cui partiranno degli enormi verricelli incaricati del sollevamento della nave. A questo punto, con la nave nuovamente in galleggiamento, si potrà procedere con il rimorchio fino a un cantiere di riparazione. E' qui che si potrà decidere se, effettivamente, la riparazione potrà essere effettuata oppure se sarà più conveniente demolirla. Sestri Ponente entrerebbe in gioco solo in quest'ultima fase. Il cantiere della Fincantieri ha costruito la nave e quindi conosce meglio di ogni altra realtà l'ammiraglia affondata. Non va dimenticato, però, che la riparazione del grande naviglio, sempre all'interno del gruppo Fincantieri, è oggi affidata al cantiere di Palermo. Si valuterà comunque al momento opportuno.

Alternativa al salvataggio della nave, si diceva all'inizio, è la demolizione in loco che, per dirla tutta, è ancora più complicata. Terminato il debunkering, infatti, dovrebbero iniziare i lavori di demolizione attraverso il sezionamento della nave in tanti pezzi e il trasferimento tramite gru ai pontoni galleggianti incaricati del trasporto del "ferro" alla demolizione. Bisogna però considerare il peso massimo che una gru può sollevare e quello che un pontone può sopportare. Il numero massimo è attorno alle mille tonnellate (anche l'olandese Smit, a Singapore, dispone di una gru capace di sollevare fino a tremila tonnellate). Stando però nella media delle mille tonnellate e considerando il peso reale della nave (oltre cinquantamila tonnellate di ferro) si dovrebbero ipotizzare cinquanta sezioni della Concordia con relativo trasporto. Comunque sia, rimorchio o demolizione, sarà un lavoro che durerà mesi e costerà svariate decine di milioni di euro.

### **Terzo valico, arrivano le ruspe cantieri aperti in primavera**

Si apriranno in primavera i cantieri per il terzo valico dei Giovi. Lo ha detto durante il convegno organizzato da Confindustria il commissario straordinario per il Terzo Valico, Walter Lupi. «I lavori per ora - ha spiegato - sono nella fase di preparazione, dagli espropri ai certificati antimafia. Per vedere le prime ruspe all'opera sarà necessario attendere la primavera». Dal commissario anche la proposta di aprire un link su internet per seguire tutte le fasi del cantiere, in modo da dare informazioni complete a chiunque sia interessato.

Per la città di Genova e la sua economia le ricadute del Terzo Valico «saranno molto importanti, sia per le imprese di costruzione che per l'indotto» ha spiegato il presidente di Confindustria, Giovanni Calvini. «Finalmente i cantieri stanno partendo, siamo ad un traguardo strategico fondamentale». Ne è convinta anche il sindaco, Marta Vincenzi: «Non possiamo sottovalutare le tensioni del territorio, altrimenti si finisce come la Val di Susa. Ma mi pare che, perlomeno sul versante genovese, l'opposizione all'opera sia in calo. Le opportunità del Terzo Valico devono però essere viste in un quadro generale di riordino dell'urbanistica. Ma se c'è una speranza per il futuro della città questa viene dal nodo ferroviario, Terzo Valico e dai cantieri della Gronda».

Parole condivise anche dal presidente della giunta regionale, Claudio Burlando. In un messaggio via twitter, Burlando ha commentato: «Il nodo ferroviario di Genova è un'opera decisiva per la città e porto. Ma i cittadini meritano rispetto».

### **Liberalizzazioni Assoporti critica il decreto legge**

«In nessuna delle diverse bozze che circolano troviamo risposte alle richieste che varie associazioni del cluster marittimo-portuale hanno presentato al governo». Assoporti, l'associazione dei porti italiani, esprime così «preoccupazione» e «forte perplessità» per il decreto legge sulle liberalizzazioni varato venerdì scorso dal Consiglio dei ministri. Due, in particolare, le criticità sollevate dal presidente di Assoporti, Francesco Nerli: «La norma in tema di extragettilo Iva per le società di progetto per le opere portuali - osserva - ignora ruolo e funzioni delle Autorità Portuali, ovvero degli enti che amministrano i maggiori porti marittimi nazionali, e sembra limitare quello strumento di supporto all'infrastrutturazione portuale alle sole procedure già avviate». Secondo Assoporti, inoltre, «la norma in materia di dragaggi ancora una volta rinvia a successivi decreti attuativi - sostiene Nerli - e non fa chiarezza riguardo ai contenuti dei progetti di dragaggio».

## **Crociere, un circuito per rilanciare Olbia e Cagliari**

**CAGLIARI.** La tragedia della nave Concordia ha portato sia l'Autorità portuale del Nord Sardegna, sia quella di Cagliari a riflettere sul sistema del turismo crocieristico. Il dramma umano è stato accompagnato dalle polemiche sulle rotte sotto costa delle maxi navi, autentici villaggi delle vacanze galleggianti. C'è la necessità d'intervenire contro la diffusa pratica di far passare le grandi navi vicino alle coste per «operazioni di puro marketing» con effetti scenografici a bordo e a terra. Le autorità sarde si stanno muovendo anche per salvaguardare la parte economica del turismo crocieristico. L'Autorità portuale del Nord Sardegna ha presentato un progetto per attivare un circuito crocieristico nel Tirreno con i porti di Olbia, Cagliari, Livorno, Savona e Bastia. L'iniziativa potrebbe essere predisposta all'interno del progetto "Pimex" che beneficia dei finanziamenti del programma europeo Italia-Francia marittimo. Ma c'è di più: l'Autorità portuale del Nord Sardegna punta a costituire un'associazione in grado di "fare rete" tra i porti, unendo tutte le diverse competenze, e avere un maggiore potere contrattuale con le compagnie. Certo, per raggiungere l'obiettivo, si tratta di destagionalizzare sempre di più le attività turistiche - l'eterno problema - e armonizzare negli scali il traffico delle crociere con quello commerciale. Intanto l'Autorità portuale di Cagliari, l'ex senatore Piergiorgio Massidda, si è recato a Venezia per cercare forme di collaborazione proprio con la città lagunare che, a dispetto della sua conformazione, ha un gran traffico, oltre che di battelli e motoscafi, pure di navi da crociera. E Massidda, intervenendo nelle polemiche di questi giorni sul passaggio della Costa davanti a Piazza San Marco, assicura: "Nemmeno le grandi navi possono danneggiare Venezia". Parere diverso da quello del ministro Clini: "Basta con la gestione di queste navi che vengono usate come se fossero dei vaporette". L'Autorità portuale di Cagliari cerca nuove possibilità di far attraccare i crocieristi giacché la Costa sta riprogrammando tutte le rotte per il 2012. In particolare la compagnia di proprietà americana (Carnival) ma con un piede a Genova, cioè la Costa, ha elaborato il piano correttivo della crociera che si chiamava "Profumi d'agrumi", quella che, con la nave Concordia, avrebbe dovuto toccare Spagna, Baleari, Sardegna e penisola. Ai propri clienti sono state proposte alcune alternative: la prima riguarda la cancellazione della vacanza, con rimborso totale e in più l'emissione di un buono del trenta per cento pagato dalla Costa e valido per qualsiasi altra crociera in partenza entro il dicembre di quest'anno. Altre possibilità: spostare la prenotazione su un'altra crociera della Costa alle stesse tariffe che erano state stabilite per la Concordia. In questo caso i passeggeri viaggerebbero sulle navi Costa Serena, Costa Voyager e Costa Favolosa su rotte che non toccano né la Sardegna. Resta, però, il problema del turismo sostenibile, a parte quello "pericoloso" che sarà vietato dal governo Monti. L'Associazione Marevivo chiede che sia vietato alle grandi navi di passare in quelle zone come lo stretto di Bonifacio o il «santuario» dei cetacei, paradiso delle balene nel mare compreso tra la Liguria e la Corsica.

## **Crociere, corsa per il terminal**

Mcs, Royal Carribean e Costa interessati alla gestione

Dice il presidente dell'authority: «Non ci sono parole per il terribile naufragio ma le navi crociera ormai sono sicure»

CAGLIARI. Lo sviluppo del porto di Cagliari aveva un capitolo interamente dedicato alle crociere: che cosa ne sarà dopo la tragedia della nave Costa Concordia naufragata sugli scogli davanti all'isola del Giglio? La risposta è nella storia dell'aviazione civile che non si è fermata nonostante tanti paurosi incidenti aerei.

La crisi delle prenotazioni provocata dal naufragio è legata anche alle riduzioni che la compagnia armatrice dovrà fare anche per il venir meno di una grande imbarcazione come il Costa Concordia. Il fenomeno è previsto a Venezia, ormai primo porto in Europa come terminal crociere, ma la rete dei contatti tessuta dall'autorità portuale, pur sconvolta dalla tragedia, resta intatta e anzi, in questi giorni, forse si arriverà alla stretta finale dell'intesa che porterà a Cagliari gruppi quali Msc, Costa Crociere e Royal Carribean uniti con lo scopo di partecipare al bando per gestire il nuovo terminal crociere sul molo Rinascita, provvisorio nella struttura, ma definitivo nelle intenzioni. L'idea infatti è di allestire un edificio leggero per il servizio di appoggio alle crociere ma funzioni anche da osservatorio delle potenzialità di questo traffico.

L'accordo con la società di gestione dell'aeroporto, Sogaer, è praticamente chiuso: riguarda il trasporto diretto dei bagagli dei passeggeri delle crociere dagli aerei al terminal del molo Rinascita. Servizio indispensabile perché Cagliari diventi porto di partenza delle crociere nel Mediterraneo non soltanto per i viaggiatori sardi come avviene adesso. Il presidente dell'autorità portuale, Piergiorgio Massidda, vuol continuare nella strada aperta del dialogo con Regione, Provincia e Comune sullo sviluppo del porto di Cagliari «per il quale deve essere coinvolto tutto il territorio». Massidda ha sollecitato una risposta da parte delle istituzioni per creare la rete dei servizi utili al soggiorno dei crocieristi in attesa di partire oppure in transito. Si parla dell'arrivo di una grande nave di Costa Crociere dalle Antille, serviranno almeno venti giorni tanto è il tempo necessario per coprire la distanza. La decisione era stata presa prima del disastro della Costa Concordia, e ora? Secondo il presidente dell'autorità portuale la tragedia non si può commentare se non con la massima considerazione per le vittime e per tutti i passeggeri della nave, ma c'è un aspetto che a parere di Massidda bisogna voler valutare: la nave, lunga 280 metri, pur con uno squarcio di 70 metri, è rimasta a galla per un'ora e mezzo. «Le navi da crociera sono diventate molto sicure - spiega Massidda - i passeggeri lo sanno».