

## RASSEGNA STAMPA DEL

10 ottobre 2011

## **Fincantieri, a Sestri i giorni più difficili**

Genova. La **crisi Fincantieri** sta portando tensione soprattutto nei siti liguri, e in particolare nello **stabilimento di Sestri Ponente**, che è a rischio chiusura se nell'incontro di martedì a Roma al ministero per lo Sviluppo Economico non dovessero emergere soluzioni. La Fiom ha già annunciato che, in caso di incontro negativo, «la risposta sarà durissima». Fincantieri è azienda di proprietà al 98% del ministero del Tesoro tramite la controllata **Fintecna**, e al 2% di istituti bancari. Leader nella costruzione di **superyacht** e navi militari, l'azienda soffre della crisi del mercato mondiale, che ha provocato tra l'altro il dimezzamento delle commesse, e subisce la concorrenza di alcuni cantieri nordeuropei e tedeschi che hanno meno siti produttivi e meno dipendenti. La crisi ha aperto, per l'azienda italiana, la strada alla cassa integrazione: entro la fine del 2011, la quota protetta da ammortizzatori sociali potrebbe toccare, in tutti i siti produttivi del gruppo, le 2.300 unità. Nel maggio scorso, l'azienda ha cercato una soluzione mettendo a punto un piano che prevedeva circa 2500 esuberanti e la chiusura di due stabilimenti, tra cui Sestri Ponente (Genova).

Il piano ha suscitato forti proteste, manifestazioni di lavoratori e sindacati, ed è stato ritirato il 3 giugno scorso, con l'apertura contestuale di un tavolo governativo. Dopo il ritiro del piano industriale, l'azienda ha proceduto a stilare accordi specifici per tentare il salvataggio dei singoli stabilimenti. Per Sestri Ponente è stata raggiunta a Roma l'intesa per la proiezione a mare dello stabilimento. Il decreto, già firmato dal ministro per le Infrastrutture, **Altero Matteoli**, è alla firma del ministro dell'Economia, **Giulio Tremonti** per il finanziamento. Il cosiddetto ribaltamento a mare è considerato fondamentale per agganciare la ripresa anche se il cantiere non ha carichi di lavoro assegnati dopo marzo 2012. Negli stabilimenti di Riva Trigoso (Genova) e **Muggiano (La Spezia)** si concentra, invece, la produzione di navi militari e superyacht. Nei giorni scorsi Fim e Uilm hanno sottoscritto un accordo che ridefinisce l'organizzazione dei due siti e prevede ammortizzatori sociali e incentivi alla pensione per 260 lavoratori. Accordo che ha di fatto escluso la Fiom, che si è detta «contraria ai ricatti», sancendo così la spaccatura nel **sindacato dei metalmeccanici**.

## RISCHIO DERBY ANCONA - GENOVA

**Genova** - Nessuno lo dice apertamente, almeno per ora, causa motivi di opportunità politica (e sociale). Ma il salvataggio dello stabilimento **Fincantieri di Sestri Ponente** rischia di passare attraverso la riassegnazione di un ordine previsto in arrivo ad Ancona, in una lotta fratricida tra lavoratori della stessa azienda che può lasciare cicatrici profonde nelle relazioni sindacali e non solo.

Domani è la giornata clou per il cantiere genovese con l'incontro previsto a Roma tra governo, sindacati, e istituzioni locali. Al tavolo del ministro **Paolo Romani**, titolare del dicastero dello sviluppo economico, i liguri chiederanno all'azienda cosa ne sarà dello stabilimento dove è nato il Rex dopo marzo, quando è prevista la consegna dell'ultima nave in costruzione per la compagnia **Oceania Cruises**. Dopo quella consegna, tutti e 800 gli operai saranno mandati a casa, per una cassa integrazione che, temono i sindacati, potrebbe essere il preludio alla chiusura. Una preoccupazione che è anche del governatore Claudio Burlando che per questo, in un'intervista al *Secolo XIX*, ha chiesto l'impegno per assegnare un nuovo ordine, subito, al cantiere. Persone vicine al mercato delle navi da crociera riferiscono che trattative con alcuni armatori sono in corso ma, al momento, l'unica cosa che Fincantieri potrebbe fare sarebbe quella di spostare su Sestri un ordine già pre-assegnato su Ancona (non Monfalcone, che costruisce navi più grandi), dove nei prossimi due-tre anni dovrebbero essere costruite due unità extralusso di piccole dimensioni. Sarebbe una scelta politica, di "solidarietà" tra cantieri che, come tale, l'azienda non vuole avanzare in prima persona poiché non risponde a criteri industriali: se a Sestri ci sono i lavori per il ribaltamento, l'azienda non considera conveniente costruire navi lì quando gli altri stabilimenti comunque non lavorano a pieno regime. Questo, a quanto pare, anche nel caso in cui Fincantieri si aggiudicasse nuovi ordini. E però, avverte l'assessore **Mario Margini**, «la tensione a Genova è molto alta e c'è grande preoccupazione». D'altra parte, con il ritiro del primo piano industriale, è stata la stessa azienda e il governo a dire che Sestri, in attesa dei lavori di restyling del cantiere, non avrebbe chiuso. Ora spetta a loro trovare gli ordini per andare avanti.

Questo, ad oggi, è lo scenario base. A meno di un colpo di scena sul mercato degli ordini, forse poi non così improbabile. Il ragionamento è questo: nel mercato delle navi extralusso Fincantieri ha un rivale tutto italiano, anzi genovese, che negli anni scorsi ha segnato qualche punto a suo favore, vedendosi assegnati ordini importanti da **Carnival**: i cantieri **Mariotti**. L'azienda di Marco Bisagno è al momento in corsa per nuove navi, in alcuni casi in competizione proprio con Fincantieri. Se anche questa volta avessero la meglio sul gigante pubblico, i cantieri Mariotti si troverebbero di fronte alla necessità di costruire una nave disponendo di spazi molto ristretti. Un problema risolto negli anni scorsi costruendo gli scafi a San Giorgio di Nogaro, per poi portare la nave per l'allestimento sino a Genova, facendo il periplo dell'Italia. E se questa volta, è il ragionamento che circola a Genova, si facesse tutto in città, magari appoggiandosi a Sestri? Sembra per ora fantapolitica industriale, anche perché le ricadute occupazionali di un "incastro" del genere sono tutte da valutare. Eppure se ne parla, è un'ipotesi che circola e che riecheggia le proposte dei mesi scorsi di un nuovo assetto per Sestri dove trovino spazio anche gruppi privati. Ma, davvero, è troppo presto in questo caso per una road map concreta: domani a Roma, quello che si aspettano sindacati e istituzioni sono impegni da parte del gruppo pubblico, prima di tutto.

## **Nautico, visitatori in calo del 13%**

Genova. Si è chiuso con un calo di visitatori del 13% rispetto allo scorso anno il 51/mo Salone Nautico di Genova. Un calo che, data la crisi congiunturale del periodo, secondo gli organizzatori è stato comunque inferiore alle aspettative, e che è stato compensato dalle novità offerte nella nuova edizione. Complessivamente, i visitatori sono stati 226 mila, il 13% in meno rispetto all'ultima edizione. Per la presidente della Fiera di Genova, Sara Armella, «il calo delle presenze, atteso e fisiologico, è stato compensato da una serie di novità che hanno trovato immediato e positivo riscontro sia tra gli espositori che tra il pubblico. Mi riferisco per esempio all'apertura serale, al programma di «GenovaInBlu» e a un maggiore coordinamento con la città, al potenziamento delle attività didattico sportive per i giovani e all'inserimento di spazi di riflessione, quali sono stati la mostra dedicata ai 150 anni dell'Unità d'Italia e il dibattito di «Sette mosse per l'Italia»». «Il nostro apprezzamento - ha aggiunto l'amministratore delegato, Beppe De Simone - va a tutte le aziende che hanno investito e creduto nel Salone e che raccolgono un risultato positivo in un momento difficile». Il presidente di Ucina-Confindustria Nautico, Anton Francesco Albertoni, ha sottolineato che «i 1300 espositori presenti sono un risultato eccezionale data l'attuale situazione di mercato. I timori della vigilia sono stati fugati e i risultati sono stati superiori alle aspettative. Questo Salone di Genova potrebbe rappresentare per l'industria italiana un primo passo verso quell'inversione di tendenza che si era manifestata nel primo trimestre del 2011».

## **Porto, dopo camalli e terminalisti Bagnasco benedice i rimorchiatori**

Prima i camalli, poi i terminalisti. Adesso i rimorchiatori. Non si ferma il cammino dell'arcivescovo di Genova, e presidente della Cei, Angelo Bagnasco, sulle banchine del porto. Dopo aver fatto visita al tempio laico dei portuali, alla Sala Chiamata di San Benigno, e aver discusso a lungo di problemi portuali con gli imprenditori privati dello scalo principe del Mediterraneo, il cardinale ieri ha fatto tappa a ponte Parodi. Qui, a casa dei rimorchiatori rossi del porto, sentinelle colorate a cui le grandi navi si affidano per entrare e uscire dal porto, ma anche per governarne le manovre, soprattutto quando le condizioni meteomarine sono avverse, Bagnasco ha benedetto due nuove unità in servizio nello scalo. Al suo fianco, il presidente dell'authority Luigi Merlo e il comandante della Capitaneria di porto Felicio Angrisano. Il cardinale è salito a bordo di uno dei due rimorchiatori che si vanno ad aggiungere alla flotta della "Rimorchiatori Riuniti" (Spagna e Norvegia) e si è poi intrattenuto con i marinai, scendendo fino in sala macchine.

«Questa è un'iniziativa molto importante - spiega il presidente dell'authority Merlo - perché rafforza la storica presenza dei rimorchiatori in porto a Genova. Un segno della nostra fiducia nella crescita di questo scalo. A maggior ragione la benedizione del cardinale è il segno della sua costante attenzione nei nostri confronti. In questa fase di transizione, sentirlo vicino ci dà molto conforto».

A più riprese, confermando quella funzione sociale della chiesa genovese da sempre alleata dei lavoratori del porto, Bagnasco ha preso posizione sulle vicende della Lanterna. Dall'esigenza della sesta vasca per le grandi riparazioni al lavoro portuale, il cardinale, affiancato dal responsabile dei cappellani del lavoro monsignor Luigi Molinari, ha individuato le tappe obbligate per il rilancio dello scalo. Rilancio non certo facile, come sottolinea durante la cerimonia di benedizione il presidente della Rimorchiatori Riuniti Giovanni Delle Piane.

«Avere il coraggio di investire in questo momento di difficoltà è importante perché, al di là di tutto, noi crediamo nello sviluppo di questo porto. Puntare allo sviluppo delle infrastrutture e al lavoro è l'unica maniera per uscire da questa crisi profonda».

«Purtroppo, spesso, la città sembra essere quasi infastidita dallo sviluppo portuale - aggiunge Delle Piane - e dagli inconvenienti ad esso legati. Ma Genova ha un'opportunità unica: questo è il porto più a nord del Mediterraneo, in diretta comunicazione, ove ci siano le infrastrutture adeguate, con l'entroterra del nord ovest, la bassa Germania e l'Europa. Abbiamo possibilità di sviluppo estremamente favorevoli. Questo è ciò in cui noi crediamo e anche l'Autorità Portuale si sta muovendo in questo senso».

## Venezia e Trieste salutano il Far East

La piena ufficialità, come spiegato da Luigi Negri, numero uno di Finsea, il gruppo genovese che rappresenta il liner coreano Yang Ming in Italia – “al momento attuale non esiste alcuna comunicazione ufficiale da parte degli armatori” – non c’è ancora, ma la voce della cessazione del servizio diretto Far East – Adriatico effettuato dall’alleanza Yang Ming, Hanjin, UASC, Hyundai ha ormai assunto i contorni precisi della notizia. Tanto che Giovanni Cerruti, vertice del Gruppo Gastaldi, agente italiano di Hanjin, rivela: “Il servizio diretto sull’Adriatico terminerà a fine anno. È comunque previsto un collegamento feeder (ma non sappiamo ancora da quale hub), che garantirà il medesimo transit time sui porti di Venezia, Koper e Trieste (con possibilità di scali ad Ancona e Ravenna). Hanjin è determinata a mantenere inalterata la sua presenza in Adriatico”. Allo stesso modo Filippo Gallo, amministratore delegato di Uasac, agenzia genovese che cura gli interessi di UASC, è sicuro che la compagnia, “la più longeva sull’Adriatico, dove opera fin dal 1997, sia interessata a mantenere la propria proficua presenza in quest’area, per cui è più che probabile l’organizzazione di un servizio feeder in proprio (anche se è possibile e auspicabile una partnership) tale da garantire frequenze e destinazioni”. Parole che stemperano la portata del fulmine a ciel sereno piombato sui terminalisti italiani coinvolti, il Vecon di Venezia e il Trieste Marine Terminal di Trieste, per i quali il traffico avviato nel giugno 2010 da quattro delle principali compagnie mondiali per collegare l’estremo oriente all’alto Adriatico (*S2S n.7, 15 e 18/2010*) vale diverse decine di migliaia di TEUs. Anche grazie a questo servizio, in particolare, il TMT ha registrato nel 2011 ottimi risultati: con dati relativi alla movimentazione nei primi 9 mesi dell’anno, infatti, il terminal del gruppo TO Delta poteva vantare non solo un +34,11% sul 2010 (250.475 TEUs contro 193.046), ma anche un significativo +12,85% sull’anno record 2008. E ad agosto si sono superati per la prima volta i 40.000 TEUs/mese. D’altro canto pare che la decisione delle quattro compagnie non dipenda da un problema di volumi – che anzi sarebbero soddisfacenti così come lo sono, a detta della clientela, le modalità dal servizio – quanto piuttosto dal fatto che l’attuale livello bassissimo dei noli non renderebbe redditizio un servizio così ‘lungo’, gravato per di più dall’oneroso passaggio attraverso il Canale di Suez e operato con navi relativamente piccole (3.800-4.200 TEUs). Una scelta questa delle dimensioni delle navi difficilmente ribaltabile peraltro, un po’ perché Venezia (destinazione ritenuta irrinunciabile da alcune delle compagnie coinvolte) non ha fondali adeguati a navi più grandi e Trieste non dispone di gru idonee ad operare su unità molto più capaci e un po’ perché sopra una certa soglia dimensionale non si raggiungerebbe comunque la redditività per questione di volumi. È quindi in questa chiave che va letto il commento al rumor di Paolo Costa, presidente dell’Autorità portuale di Venezia: “Premesso che l’ente non ha ricevuto alcuna comunicazione ufficiale relativa ad una sospensione dal 2012 del servizio, l’Autorità Portuale di Venezia prenderà comunque contatto con le compagnie marittime interessate per supportare questo servizio di linea anche a fronte della difficile situazione dei mercati, in particolare dell’abbassamento dei noli. Incontri recenti, molto positivi, fra il Porto di Venezia, Hyundai e Hanjin avevano infatti consentito di constatare che lo scalo fornisce alla linea in oggetto fino a 1.500 movimenti a toccata. Il servizio risulta quindi strategico per gli industriali del Veneto e del Nord Est e stiamo lavorando sia sul lato infrastrutturale, per avere prima della fine del 2012 canali portuali a -12 metri e quindi accogliere navi più grandi, sia sul lato dei servizi portuali per raggiungere tariffe più concorrenziali rispetto a prima. Sono convinto, infine, che i 5 porti del Nord Adriatico lavoreranno insieme per aumentare la loro capacità attrattiva nei confronti delle compagnie armatoriali e per far giungere sempre più servizi o di linea o di feederaggio che colleghino il Nord Adriatico con il resto del mondo”. L’ipotesi feeder – più che Port Said e Pireo, due fra i primi nomi ipotizzati, allo studio ci sarebbe lo scalo delle navi madre a Gioia Tauro o a Malta – è dunque sempre più probabile, ma ad oggi i dettagli sono lunghi dall’esser definiti, anche perché l’ultima partenza del servizio dall’oriente sarà effettuata fra più di due mesi, nella settimana 50 (circa a metà dicembre), mentre dall’Italia l’ultima nave partirà nella seconda parte di gennaio.

## Livorno prepara l'unione dei terminalisti ro-ro

L'eterna querelle per i traffici ro-ro a Livorno potrebbe presto trovare una soluzione. Secondo quanto comunicato dall'Autorità Portuale labronica a seguito dell'incontro organizzato la scorsa settimana per affrontare il tema della crescente tensione fra terminalisti rivali (*S2S n.37/2011*), le quattro società (Sintermar, LTM, Seatrag e Unicoop Impresa) che si spartiscono questa tipologia di traffico nel porto toscano avrebbero dato un via libera di massima al progetto dell'Authority di creare entro la fine dell'anno un unico terminal adibito al traffico dei rotabili. "Durante l'incontro cui hanno partecipato anche sindacati e associazioni di categoria (Assoterminal e Assimprese) – ha spiegato l'ente di Palazzo Rosciano in una nota – i soggetti coinvolti hanno espresso la volontà di collaborare per il raggiungimento di una soluzione condivisa, che dia nuovo slancio ai traffici e riduca i problemi di conflittualità maturati all'interno del porto". Restano però da risolvere due complicati nodi riguardanti da una parte alcune concessioni di accosti in scadenza e dall'altra il tema dell'impiego, con 900 lavoratori del porto in cassa integrazione. "Scadute le autorizzazioni, dovremo andare a gara, ma stiamo lavorando per trovare presto un accordo" ha spiegato il presidente dell'Authority Giuliano Gallanti, che ha peraltro ottenuto l'assenso, in tema di lavoro, all'apertura di un tavolo con le associazioni di categoria e le istituzioni per definire regole condivise. "Per gennaio dovremo già aver raggiunto un'intesa sottoscrivibile da tutti e vincolante per tutti".

## I costi operativi delle navi tornano a salire

I costi di manutenzione delle navi sono tornati a salire mediamente del 2,2% nel 2010. Lo sostiene lo studio OpCost 2011 della società di consulenza inglese Moore Stephens, che ogni anno fa i conti in tasca agli armatori per vedere quanto pesano le diverse voci di costo per le spese di gestione delle flotte. L'anno scorso (con oltre 2.500 navi analizzate) i numeri sono tornati a salire dopo che nel 2009 era stata registrata (per la prima volta negli ultimi dieci anni) una flessione del 2%. Solo le spese assicurative e le provviste di bordo sono state meno onerose rispetto ai dodici mesi precedenti. Entrando nel dettaglio dell'analisi (che comprende navi portarinfuse, da carico liquido e portacontainer) si scopre che il 'bulker index' è cresciuto in un anno di 5 punti (pari a 2,9%), per le cisterne e per le petroliere l'incremento di costi si è attestato su due index points (+1,1%), mentre per le portacontainer i costi sono saliti di tre punti (pari a un rincaro del 1,9%). I numeri del 2009 (rapportati al 2008) avevano fatto registrare cali rispettivamente dell'1%, del 5% e del 13%. I costi di equipaggio sono saliti in media del 3,2%, che significa l'incremento più modesto degli ultimi anni, soprattutto se comparato con l'aumento del 21% fatto registrare nel 2008. Nelle tankers i marittimi sono costati mediamente il 2,7% in più del 2009, mentre per le bulk carriers lo stesso valore è salito del 4% e per la boxship del 2,9%. L'anno scorso sono cresciute anche le spese per manutenzioni e riparazioni (in media +4,5% rispetto al -11,3% di dodici mesi prima): in particolare sono saliti i costi per le navi portacontainer (+8%), mentre le bulk carriers hanno speso leggermente meno (+7,6%) e le cisterne sono rimaste sostanzialmente stabili (+0,8%). Per i proprietari di handysize bulkers le spese di riparazioni e manutenzioni sono cresciute addirittura del 12%, mentre le capsizes hanno avuto una variazione nettamente inferiore (+3,7%). Nel liquido gli stessi costi sono cresciuti dell'8,4% per le panamax tankers e dell'1,3% per la aframax. Non tutti i dati fanno però registrare variazioni verso l'alto. OpCost ha rivelato infatti che le spese per le provviste di bordo (sulle quali hanno un peso significativo gli olii lubrificanti) sono scese mediamente dell'1% nel 2010. Per la verità sono salite dell'1% per le bulkcarrier mentre sono calate del 3,4% sia per le tankers che per le portacontainer. Secondo le statistiche di Moore Stephens anche le spese assicurative sono sorprendentemente più convenienti in media del 4,7%: i risparmi più significativi si sono visti nel liquid bulk (-7,9%) e a seguire per le boxship (-3,8%) e per le bulkers (-2,9%). Nel dry solo le panamax hanno visto salire i costi assicurativi, mentre i risparmi maggiori si sono visti per le chimichiere (-10,4%), per le VLCC (-9,8%) e per le aframax (-9%). Richard Greiner, partner di Moore Stephens, ha sottolineato che i numeri dello studio "sono in linea con le aspettative di mercato che avevamo, perché dopo il calo del 2009 i costi operativi delle navi erano attesi in risalita. Gli aumenti nelle spese di equipaggi – spiega Greiner – risultano tutto sommato contenuti se paragonati con i numeri visti alcuni anni fa e lo stesso vale per i costi di riparazioni e manutenzioni saliti del 4,5% dopo una discesa dell'11% dodici mesi prima". Questo è un evidente segnale dell'attenzione che gli armatori ripongono nella buona gestione delle proprie navi, soprattutto in un periodo di mercato in cui la concorrenza sui mari abbonda. "Sorprende invece – dice il partner di Moore Stephens – la flessione nei costi dei cosiddetti 'stores', visto che nel 2010 i prezzi di olii lubrificanti e altri additivi risultavano in salita". Con riferimento alle assicurazioni, l'altra voce di costo in discesa del 5%, il mercato è rimasto tutto sommato su livelli di costo sostenibili per gli armatori e anche i tanto annunciati rincari dei P&I Clubs per il 2011 al momento sembrano essere piuttosto miti. Navi altamente tecnologiche e frequentemente soggette a stringenti norme di vetting spuntano condizioni assicurative migliori rispetto alle colleghe 'meno curate'.

## Le velleità internazionali di Pozzallo

Nella Sicilia sud-orientale la portualità è un tema sempre molto sfruttato per guadagnare visibilità, anche se spesso ad annunci roboanti corrispondono risultati decisamente non all'altezza (basti pensare quanto accaduto recentemente ad Augusta, *S2S n.10/2009 e 34/2009*). Questa volta a prenotarsi un destino di "scalo di importanza internazionale" è il porto di Pozzallo. La definizione è del sindaco (in quota MPA) Giuseppe Sulsenti (di professione medico), entusiasta per la recente approvazione da parte del Consiglio Comunale del progetto per la messa in sicurezza e il potenziamento del porto. Secondo quanto rivelato alla stampa ragusana in programma ci sarebbe, fra l'altro, la realizzazione di banchine per 675 metri con retrostante piazzale di 32.000 metri quadrati per la movimentazione e lo stoccaggio temporaneo delle merci, 390 metri per i pescherecci, 531 metri per navi traghetto e passeggeri, 622 metri per navi da crociera e 853 metri per nautica da diporto. Altri dati forniti sono il costo dei lavori, 118 milioni di euro, l'individuazione del Comune di Sulsenti come stazione appaltante e l'immancabile "arrivo, assai probabile, di investitori cinesi e russi", di cui ovviamente i nomi non sono stati fatti. Fin qui le certezze (?). Nessuna risposta, invece, il Comune ha fornito alle nostre domande sul progetto, volte a definirne meglio i dettagli, in base a cui, secondo l'assessore con delega al porto, Carmelo Distefano, "nel giro di pochi anni il porto di Pozzallo non avrà nulla da invidiare agli altri porti, italiani ed esteri". Innanzitutto non è stato chiarito l'iter procedurale che seguirà il processo dopo l'approvazione da parte del Consiglio Comunale né quali sono i tempi previsti per gli adempimenti burocratici e la realizzazione delle opere. Nessuna certezza poi sulla provenienza dei fondi necessari: alcune fonti di stampa hanno parlato di uno stanziamento della Regione di 40 milioni di euro, altre di finanziamenti europei, sempre molto *à la page*. Naturalmente non sono stati svelati dettagli tecnici relativamente a eventuali scavi dei fondali, ai collegamenti con le linee di viabilità stradale e ferroviaria e alle tipologie di traffico commerciale su cui si punta. Infine, fatta eccezione per il vieto ricorso all'anonimo investitore *nouveau riche* russo o cinese, rigorosamente anonimo, non è stato precisato se ci sia qualche impresa realmente esistente che abbia manifestato un concreto interesse, così come non è stata fornita risposta alla domanda riguardante il rapporto con il vicino porto di Augusta (90 km), dove, a dispetto di una situazione infrastrutturale decisamente più avanzata, ogni tentativo di avviare nuovi traffici container o ro-ro si è finora rivelato vano.

## Augusta pretende rispetto

Il presidente dell’Autorità Portuale di Augusta, Aldo Garozzo, non ha trattenuto il disappunto nei confronti del collega Paolo Costa, che ha escluso Augusta e i porti siciliani dall’elenco di porti e aeroporti italiani da collegare con le reti trans-europee TEN-T per sostenere le esportazioni e accelerare la crescita dell’Italia. “I porti prioritari sono quelli dell’Alto Tirreno (Savona, Genova, La Spezia e Livorno), dell’Alto Adriatico (Ravenna, Venezia e Trieste, oltre a Koper in Slovenia e Rijeka in Croazia), della Campania (Napoli e Salerno) e della Puglia (Bari, Brindisi e Taranto). Più il transhipment almeno a Gioia Tauro”. A questo Garozzo ha replicato che “oggi non basta più per avere un ruolo centrale nel sistema logistico, essere autoreferenziali su posizionamenti magari raggiunti nel corso degli anni quasi sempre con l’aiuto di un clientelare e spesso poco trasparente intervento totalmente pubblico. Nascono nuove realtà che vengono prepotentemente alla ribalta, quali ad esempio i sistemi portuali che ruotano attorno a Civitavecchia e in Sicilia attorno ad Augusta”. Il numero uno del porto di Augusta ha poi aggiunto che “la Sicilia oggi ha idee e progetti, in tutti i campi delle infrastrutturazioni che, con meraviglia però, non rientrano nel lungo elenco del presidente Costa, ma non per questo sono privi di interesse da parte di operatori, anche stranieri, disposti a investire considerandoli strategici e innovativi”. Parole condivise anche da Alfio Fazio, amministratore delegato di Comap che, intercettato a margine dell’assemblea di Confitarma a Roma, ha svelato come la port authority sia “in procinto di lanciare diversi bandi pubblici per avviare i dragaggi dei fondali, per consolidare alcune banchine e per riqualificare le aree industriali dello scalo. Tra qualche anno – assicura Fazio - avremo una banchina lineare da 700 metri con fondali da 18 metri e si sta già lavorando per un terzo terminal container da realizzare dove il pescaggio arriverà fino a -22 metri”.

## **La nuova Stazione Marittima del porto di Trieste sarà ultimata entro il prossimo 30 aprile**

*Le opere dovranno essere completate in modo da consentire l'utilizzo della struttura per la stagione crocieristica*

Nel porto di Trieste i lavori di riconversione del magazzino 42 in Stazione Marittima saranno ultimati entro il prossimo 30 aprile (del [26 febbraio](#) 2009). Lo ha reso noto la presidente dell'Autorità Portuale giuliana, Marina Monassi, che recentemente ha incontrato i vertici della Società CMB - Società Cooperativa di Carpi, incaricata dei lavori, al fine di verificare lo stato di avanzamento del cantiere ed avere l'assicurazione che le opere saranno ultimate entro la prossima primavera in modo da consentire l'utilizzo della struttura per la stagione crocieristica.

CMB, pur rappresentando le difficoltà incontrate nel corso dei lavori legate anche al complesso restauro delle vecchie murature - ha spiegato l'ente portuale - si è impegnata ad ultimare i lavori entro il 30 aprile 2012 raddoppiando i turni in cantiere e garantendo la prosecuzione delle lavorazioni anche nei giorni festivi.