

# RASSEGNA STAMPA 6 GIUGNO 2012

Fonte:



## **Interporto di Rivalta, arrivano i belgi**

Alessandria - L'Interporto di Rivalta Scrivia sta per passare in mani straniere. Rispetto alle indiscrezioni dei mesi scorsi, che davano il gruppo Gavio pronto a prendere il controllo sulla struttura (al momento, l'unico vero "retroporto" di Genova) sarà invece una società belga, la Katoen Natie, a rilevare le quote oggi del gruppo Fagioli di Reggio Emilia, che ha optato per la vendita essenzialmente per motivi di cassa, secondo quello che si racconta nel settore.

Nei mesi scorsi avevano manifestato il loro interesse per la quota di Fagioli - corrispondente al 90 per cento di Interporto - diverse società. Oltre al gruppo tortonese Gavio, che veniva dato come favorito, c'era anche l'interessamento della Interporto Campano, la società di Gianni Punzo che gestisce l'interporto di Nola, il retroporto di Napoli. Si parlava, dicono fonti di settore, di almeno due o tre società straniere - tutte operative nel mondo della logistica, quindi niente fondi d'investimenti o simili - ma alla fine sono proprio i belgi ad averla spuntata.

Ieri dall'Interporto è filtrato solo un «no comment», ma fonti vicine all'operazione segnalano che i belgi sono ormai in trattativa esclusiva, e questo significa che - salvo colpi di scena dell'ultimo momento - il closing dell'operazione è dietro l'angolo.

Voluto all'inizio degli anni Sessanta dagli armatori genovesi - capeggiati da Giacomo Costa - il "porto secco" di Rivalta Scrivia è oggi una struttura di 1,2 milioni di metri quadrati, e funziona come area di stoccaggio e smistamento, sia su terra che in autostrada, delle merci da e per il porto della Lanterna. Da notare come la parte dell'Interporto collegata più strettamente con Genova, cioè il Rivalta Terminal Europa, non passa completamente in mano belga, perché questa società rispetto all'Interporto costituisce uno spin-off (nato nel 2006) pensato per favorire i collegamenti ferroviari con i terminal di Savona e appunto Genova - per il momento dal Vte di Voltri, ma in futuro è previsto un collegamento anche dal Terminal San Giorgio del gruppo Gavio, nel porto storico di Sampierdarena.

Rivalta Terminal Europa è controllata al 50 per cento dal gruppo Fagioli - quota che quindi, salvo appunto sorprese, passerà a Katoen Natie - mentre l'altro 50 per cento è ancora nelle mani di Gavio, società che - secondo indiscrezioni di settore - vanta ancora dei crediti nei confronti degli emiliani. Crediti che a questo punto i tortonesi dovranno esigere dal nuovo azionista belga.

Katoen Natie è una società nata ad Anversa nel 1854, all'epoca della rinascita di questo grande porto del Nord-Europa. Si trattava sostanzialmente di una piccola società di magazzinaggio e movimentazione di prodotti provenienti dall'America, come cotone, caffè, tabacco. Con il tempo questi industriali fiamminghi si sono lanciati nel business petrolifero, e oggi la società è la prima al mondo nella gestione di prodotti petrolchimici, con 9.300 dipendenti in 28 differenti Paesi, 154 piattaforme logistiche per una superficie coperta complessiva di 4,8 milioni di metri quadrati. In Italia la società controlla solamente alcuni magazzini nei pressi di Cremona.

Il gruppo Fagioli è nato nel 1955 come società di autotrasporto ed è entrato nella gestione di Rivalta a partire dalla metà degli anni Novanta. A Genova controlla un magazzino a Borzoli.

Recentemente - a febbraio di quest'anno - il gruppo Fagioli aveva riacquisito dal fondo F2i di Vito Gamberale, specializzato proprio negli investimenti in infrastrutture, una quota del 25 per cento

dell'Interporto di Rivalta Scrivia. Una quota che era stata rilevata nel 2009 dalla Fagioli Finance - che è poi la holding che si occupa di gestire tutte le operazioni finanziarie degli emiliani. L'obiettivo del riacquisto, del valore di 35 milioni di euro, era quello di valorizzare l'infrastruttura ed eventualmente cercare nuove partnership. Secondo indiscrezioni apparse all'epoca il gruppo si sarebbe affidato, per l'operazione, alla consulenza di Angelo Rovati, vicino a Romano Prodi, persona che godrebbe di un accesso diretto e privilegiato ai vertici di Intesa Sanpaolo che è un creditore importante di Fagioli.

ALBERTO QUARATI

# VENDITA TIRRENIA, SERVONO TEMPI BREVI

GIACOMO SANTORO e FABIO MARANTE

**L**a Compagnia di Navigazione Tirrenia occupa trecento impiegati distribuiti nelle sedi di Venezia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Porto Torres e circa duemila marittimi. La flotta è costituita da diverse unità di tipo Ro-Pax, di cui la maggior parte ha più di dieci anni di vita, tutte costruite in Italia. La società garantisce tutto l'anno i collegamenti con le isole con partenze da Genova, Civitavecchia e Napoli oltre al servizio esclusivo merci offerto nell'Adriatico e nel Tirreno.

Fino agli anni novanta la compagnia di Stato era l'unico soggetto fornitore di questo importante servizio ed operava pertanto in una sorta di regime di monopolio.

Questa situazione è cambiata con l'ingresso nel mercato del cabotaggio nazionale di altre compagnie di navigazione quali Moby Lines, Grandi Navi Velo-

ci, Snav, Grimaldi Lines e Corsica Ferries che offrono un servizio di trasporto passeggeri e merci puntando sui picchi stagionali e sulla diversificazione dell'offerta del servizio a bordo (bar, cinema, piscina, ecc.).

A seguito dell'orientamento europeo, nel 2010 viene emanato nel nostro Paese il primo bando con cui è stato avviato il processo di privatizzazione della compagnia, mettendo in vendita flotta e personale. Fin dal principio la posizione della Filt Cgil ha chiesto garanzie sugli organici (occupazione e salario) e sull'offerta di servizi. Il bando però è andato pressoché deserto facendo risultare vincitore l'unico partecipan-

te: la Compagnia Italiana di navigazione costituita dagli armatori Gianluigi Aponte, Manuel Grimaldi e Vincenzo Onorato. Con questa controparte, il 28 novembre scorso, le organizzazioni sindacali dopo una faticosa trattativa e diverse giornate di sciopero hanno raggiunto un importantissimo accordo sindacale che in coerenza con quanto sempre affermato garantiva i livelli occupazionali, amministrativi e marittimi. Oggi l'Unione Europea ha rimesso tutto in discussione determinando la fuoriuscita dalla cordata degli armatori Aponte e Grimaldi. L'Unione vuole chiarire due punti: il primo, se effettivamente soggetti già presenti nel mercato possono garantire la libera concorrenza nel setto-

re, mentre il secondo riguarda l'aspetto degli aiuti economici concessi dallo Stato a Tirrenia negli anni addietro. Nel momento in cui si scrive parrebbe che imprenditori del mon-

do dello shipping Negri e Izzo ed il fondo finanziario Clessidra stiano assumendo quote importanti del pacchetto azionario. La Filt Cgil ritiene che il futuro della mariniera italiana non può prescindere da Tirrenia, la maggiore compagnia di cabotaggio nazionale che impiega esclusivamente marittimi italiani. Oggi appare evidente come la difesa e la tutela dell'occupazione della gente di mare di cui la Filt ha fatto la propria bandiera, non possa prescindere dal dipanamento dell'intricata matassa Tirrenia ed è per questo che il sindacato chiede a tutti i soggetti interessati di decidere e di fare presto.

GIACOMO SANTORO E FABIO MARANTE, Filt Cgil Genova

**INDIETRO TUTTA  
Dopo l'intervento  
della Ue Aponte e  
Grimaldi hanno  
rinunciato: serve  
una soluzione rapida**

## **Porti italiani alla fiera di shanghai**

SHANGHAI - Il sistema portuale italiano parte alla conquista della Cina. Da oggi l'Italia dei porti è presente a Shanghai alla Transport and Logistic China, una delle più importanti fiere del settore al mondo, giunta alla sua quinta edizione. Con un loro stand istituzionale, gli scali italiani si sono presentati uniti e in forze, sotto lo slogan sullo stand «Italy all in one». «Siamo qui a rappresentare l'intero sistema portuale italiano - ha detto all'Ansa Luciano Guerrieri, vicepresidente Assoport e presidente dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba - con i nostri 23 porti che possono sopperire a tutte le richieste, tutte le funzioni necessarie. Portiamo con noi la ricchezza e le diverse professionalità, le diverse tipologie della nostra offerta portuale. È un grosso capitale che l'Italia mette a disposizione».

«Cerchiamo di migliorare le nostre infrastrutture e l'innovazione per essere più competitivi - ha spiegato Guerrieri -. Dobbiamo guardarci dal Nord Africa, dove sono molto aggressivi, e ricevono aiuti. Noi paghiamo una pesante burocrazia. Cerchiamo di dare un buon servizio a prescindere dalla crisi. L'Unione Europea dovrebbe intervenire forte sulla Grecia, perché la crisi del Paese si riflette anche su noi». «La Cina - ha aggiunto inoltre - è sicuramente una grande risorsa sia in termini di merci sia in termini di investimenti diretti. Alcuni nostri porti già vantano collaborazioni con società cinesi, altri le cercano. Ma noi abbiamo soprattutto bisogno dell'appoggio delle Autorità italiane, che ci aiutino, ci sostengano. Abbiamo bisogno di essere messi in condizione di competere con gli altri, di non pagare in termini di burocrazia e altro. Dobbiamo limitare il gap rispetto agli altri».

Tutti i porti presenti a Shanghai hanno illustrato piani di espansione, investimenti e progetti in prospettiva, sperando anche in una concreta risposta da investitori stranieri, cinesi in testa. Necessario, a dire di tutti, migliorare controlli, sanità marittima, dogana. La soluzione potrebbe essere lo sportello unico, tanto agognato. «In un momento come questo - ha detto il console italiano a Shanghai Vincenzo de Luca che, accompagnato dal direttore dell'Ice Maurizio Forte, ha visitato lo stand italiano - è che i porti italiani siano qui nella loro unitarietà, nel loro insieme, non privilegiando regionalismi o localismi esasperati, ma presentando il sistema nel suo complesso. Così vince il Sistema Italia».

«Il nostro sistema portuale è unito, il sistema funziona ed è competitivo rispetto agli altri sistemi del mediterraneo e del Nord Europa. Abbiamo bisogno di sostegno delle autorità» ha detto il presidente del porto della Spezia Lorenzo Forcieri. «Siamo qui per dire alla Cina, per dire al mondo che c'è un sistema portuale ligure e italiano all'avanguardia - ha spiegato all'Ansa -. Siamo pronti a rispondere a tutte le esigenze. Abbiamo un equilibrio di import export con la Cina, siamo aperti ad investimenti diretti di terminalisti nella banchina. Siamo aperti a tutte le opportunità di investimenti. Abbiamo costi più bassi, e lavorare con noi significa, tra l'altro, minor inquinamento perché minor tempo di navigazione e quindi minor uso di carburante»

## **Porti spagnoli traffici +7,7%**

Madrid - I porti spagnoli hanno movimentato nei primi quattro mesi dell'anno oltre 4,5 milioni di teu, con un incremento del 7,7 per cento rispetto allo stesso periodo del 2011. In particolare crescita il movimento di trasbordo.

Tra gennaio e aprile infatti questo tipo di traffico ha segnato un aumento del 15,2 per cento a quota 2,5 milioni di teu, e rappresentando quindi oltre il 50 per cento della movimentazione complessiva. Il traffico in importazione/esportazione mantiene in sostanza le cifre dell'anno scorso, con un incremento di mezzo punto.

Secondo i dati di Puertos del Estado, Valencia mantiene il primato tra gli scali spagnoli, con un leggera crescita dello 0,2 per cento a 1,3 milioni di teu. La Baia di Algeciras cresce del 32 per cento a 1,2 milioni di teu, mentre il porto di Barcellona continua a perdere punti, fermandosi a 549 mila teu.

**OPEN DAY** Istituzioni, imprese e sindacati testimoniano il rapporto con il territorio

# Genova "abbraccia" Costa Crociere

## Assemblea pubblica in Provincia

**G**enova sabato mattina lancia un'assemblea pubblica, "Thank you for shipping", organizzata dalla Provincia, che è una sorta di Costa crociere day, per sottolineare cosa vale per la città, la regione e l'Italia la compagnia: parleranno istituzioni pubbliche, imprese come Fincantieri che costruisce le navi del gruppo, associazioni, sindacati, lavoratori e giovani. È un po' il segno di vicinanza che la compagnia avrebbe voluto subito dopo la tragedia di Concordia, naufragata al Giglio, ma che comunque arrivando adesso, dopo aver girato già pagina con il battesimo di una nuova nave, può assumere più il sapore di una festa. Costa crociere segna il rapporto forte

Uffici aperti  
sabato  
pomeriggio

Conferenze  
con  
il personale

con la Liguria sottolineando la presenza nelle due città, a Savona da dove partono le navi, con la costruzione del secondo Palacrociere, la dependance del primo, a Genova dove si trova il quartier generale, con l'assemblea della città.

La giornata "Thank for shipping" inizierà alle 10 con l'assemblea nel salone del Consiglio provinciale, alla quale parteciperà anche il presidente e a.d. di Costa Crociere, Pier Luigi Foschi, e proseguirà con l'open day del palazzo Costa, a partire dalle tre del pomeriggio, per far conoscere ai genovesi e in particolare ai giovani il mondo delle professioni del mare con una serie di incontri e conferenze con il personale sui temi della gestione della nave durante la crociera e della gestione in porto, con i rapporti con fornitori e approvvigionamenti.

**SAVONA** Frutta

## Premiata la pubblicità di Orsero

**L**a campagna di comunicazione che racconta il viaggio che fa la frutta con il brand savonese dei Fratelli Orsero per arrivare sulle nostre tavole, si è aggiudicata il premio Bert Multimedia Campaign Editor's choice al tredicesimo Interactive Key Award. Fratelli Orsero è un marchio di GF Group, leader nell'Europa mediterranea per l'importazione e la distribuzione di prodotti ortofrutticoli freschi che nel tempo ha esteso i suoi interessi anche a produzione, esportazione, ai trasporti marittimi e terrestri

**ACCORDO** ❖ Manca solo l'ultima firma

# Per le Rinfuse la vendita è in dirittura d'arrivo

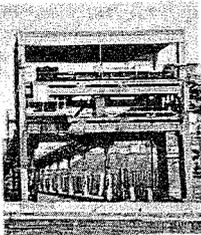
*Ascheri comprerà il terminal*

**MONICA ZUNINO**

La firma questa volta è in dirittura d'arrivo. La trattativa fra Terminal Rinfuse Italia e Augusto Ascheri è arrivata alle ultime battute e il contratto è pronto. Il "re" del carbone, che ha una quota del 20% della società che gestisce i terminal di Genova, Savona e Venezia, acquisterà dall'azionista di maggioranza il solo terminal genovese, che verrà scorporato. L'operazione è già definita: Ascheri compra Genova mentre Terminal Rinfuse Italia tiene Savona e Venezia che si allarga con un terminal più grande, appena acquisito, limitrofo al primo.

Ascheri, che con Italiana Coke è già azionista di maggioranza del terminal Altifondali di Savona, e di Funivie spa, la società che gestisce il sistema di trasporto del carbone dai parchi al porto, aggiungendo Genova diventerà il termina-

lista del carbone dell'Alto Tirreno. La trattativa era già partita l'anno scorso, ma si era arenata con il sequestro delle aree del terminal per questioni ambientali, lo stesso problema sollevato dalla Provincia che ha imposto al terminal una serie di adeguamenti, non ancora realizzati, e che richiedono un investimento pesante. Buon peso, l'Autorità portuale oltre agli interventi ambientali ha chiesto un nuovo piano dei traffici, perché oggi di fatto il terminal è fermo e quindi non rispetta i piani di impresa, quindi la concessione potrebbe essere revocata.



Comunque a manifestare interesse e a presentare un'offerta sono stati anche altri imprenditori, fra cui il gruppo Spinelli, che sembrava in buona posizione. Alla fine però la trattativa procede con Ascheri che è pronto ad acquistare area e attracchi da rimettere a norma in un terminal che

oggi è di fatto fermo.

Qualche novità positiva potrebbe forse invece arrivare se ripartisse l'ipotesi di riempimento di calata Concenter, ad esempio, previsto nel Piano regolatore portuale vigente, ma rimasto congelato in attesa di capire il futuro della centrale Enel (che lavora già a ritmi ridotti) e appunto il funzionamento del Terminal rifuse.

La firma del contratto dovrebbe essere questione di giorni, e a giorni dovrebbe arrivare anche il verdetto dell'Autorità portuale sul nuovo piano di aggiornamento dei traffici.

## **Forcieri: sistema portuale aperto a tutte le esigenze**

SHANGHAI - «Il nostro sistema portuale è unito, il sistema funziona ed è competitivo rispetto agli altri sistemi del Mediterraneo e del Nord Europa. Abbiamo bisogno di sostegno delle autorità», ha detto Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità portuale di La Spezia, a Shanghai per partecipare, insieme ad Assoport, alla fiera Transport and Logistic.

«Noi siamo uniti come Assoport, il nostro problema sono le infrastrutture immateriali: i controlli, la sanità marittima, la dogana. Dobbiamo urgentemente realizzare lo sportello unico, paghiamo un maggiore gap rispetto ai nostri concorrenti». «Siamo qui per dire alla Cina, per dire al mondo che ci sono in Italia sistemi portuali all'avanguardia - ha spiegato Forcieri -. Siamo pronti a rispondere a tutte le esigenze. Abbiamo un equilibrio di import - export con la Cina, siamo aperti ad investimenti diretti di terminalisti nella banchina. Siamo aperti a tutte le opportunità di investimenti. Abbiamo costi più bassi, e lavorare con noi significa, tra l'altro, minor inquinamento perché minor tempo di navigazione e quindi minor uso di carburante».

## **Paoletti presidente del «Ttp» di Trieste**

TRIESTE - L'assemblea dei soci di Trieste Terminal Passeggeri spa ha approvato il bilancio 2011 con un attivo dopo le imposte di 420.671 euro. Nel corso dell'assemblea sono stati nominati anche i consiglieri in rappresentanza di Tami (Trieste Adriatic Maritime Initiatives), ovvero Beniamino Maltese, Claudio Aldo Rigo e Franco Napp, quest'ultimo era già stato indicato quale prossimo amministratore delegato di Ttp spa.

Per quanto riguarda le nomine proposte dall'Autorità portuale, i consiglieri sono Maurizio Maresca e Antonio Paoletti, che è stato quindi nominato presidente della società. Parte ora il nuovo corso di Ttp, fortemente voluto dalla Port Authority, che vede in prima linea persone di grande esperienza per la predisposizione di un piano industriale di rilancio del terminal giuliano.

L'indicazione di Franco Napp quale amministratore delegato fonda le sue ragioni nella profonda conoscenza del settore dello shipping. Conoscenze maturate a livello nazionale e internazionale, con ruoli in Confitarma. «La rete con gli armatori - ha commentato Napp - è fondamentale per la definizione di una strategia di crescita per i terminal (stazione marittima e ormeggio 57), guardando sì alle crociere ma anche al traffico traghetti, di cui Trieste ha "sete" da tempo».

La grande esperienza e rete di contatti internazionali di Antonio Paoletti sarà funzionale allo sviluppo economico: delegato all'internazionalizzazione del sistema camerale italiano, Paoletti ha negli anni operato in rete con il sistema internazionale dell'Assocamere estero, con i massimi esponenti dell'imprenditoria nazionale e l'apparato governativo. Le pedine sono ora tutte al loro posto, pronte per portare a Trieste ulteriori traffici e far rendere, creando anche nuovi posti di lavoro, il patrimonio di Ttp spa.

«Saremo vicini ai vertici di Ttp - ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale, Marina Monassi - e affiancheremo l'azione coordinata tra Paoletti e Napp facendo in modo che tutti gli interventi infrastrutturali e operativi vengano realizzati nel minor tempo possibile».

## **Oggi vengono avviati i lavori per il raddoppio del Palacrociera di Savona**

*Il 1° giugno l'Autorità Portuale ha consegnato in concessione l'area dove verrà realizzata la struttura*

Oggi sono stati avviati ufficialmente i lavori per il raddoppio del terminal crocieristico Palacrociera del porto di Savona con la costruzione della seconda stazione marittima. Messi a punto gli ultimi dettagli operativi, infatti, il 1° giugno l'Autorità Portuale di Savona ha consegnato in concessione l'area dove verrà realizzata la struttura, per la quale Costa Crociera investirà circa nove milioni di euro.

Completata la gara di appalto il 24 maggio scorso, l'assegnazione dell'incarico è stata affidata ad un raggruppamento temporaneo di imprese che vede capofila la PDR Bianchi - De Rege Spa di Genova e Aza-Aghito- Zambonini Spa di Fiorenzuola. Gli studi professionali che hanno lavorato alla progettazione del secondo terminal sono tutti liguri: Studio Vicini Architetti (architetti Luigi Vicini e Andrea Piazza), che aveva già lavorato alla progettazione del Palacrociera e del Palacrueros di Barcellona; Studio Tecnico Ingg. Montaldo e Canale; C.V.D. Progetti Srl.

Il cantiere resterà aperto circa 15 mesi, con la previsione quindi che a inizio settembre 2013, quando inizia la stagione di massima concentrazione di navi da crociera a Savona, il nuovo terminal sia operativo per le prime navi. Per motivi di sicurezza, il cantiere verrà separato dal resto dell'area dedicata alle crociere con recinzioni, mentre l'attuale tensostruttura, utilizzata in presenza di tre navi contemporaneamente, verrà spostata sul lato opposto alla banchina del terzo accosto. L'ente portuale savonese ha infatti ricordato che nei prossimi mesi saranno 40 i giorni in cui si presenteranno contemporaneamente tre accosti di navi della Costa Crociera.

Il secondo terminal avrà un'area complessiva di 3.500 metri quadri e sarà un terminal "satellite", funzionalmente collegato alla stazione marittima esistente, con la possibilità, quindi, di utilizzare i servizi già presenti nel Palacrociera, ma in grado di operare come un terminal autonomo, con aree di attesa, aree di transito e area bagagli indipendenti. Autonomo sarà anche il servizio di controllo, con una postazione per Polizia, Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane.

L'Autorità Portuale di Savona ha sottolineato che la presenza delle navi Costa genera un impatto economico importante sul territorio: secondo uno studio del MIP, la Business School del Politecnico di Milano, il valore dell'indotto generato da Costa Crociera nel 2010 nel porto di Savona e, più in generale, in Liguria è stato rispettivamente di 5,5 milioni di euro e di quasi 230 milioni di euro, in gran parte, questi ultimi, rappresentati da lavori eseguiti sulle navi della flotta.

## **La portualità pugliese non trova pace**

*L'Autorità Portuale di Manfredonia rivendica il suo diritto alla sopravvivenza e all'indipendenza*

L'Autorità Portuale di Manfredonia rivendica il suo diritto alla sopravvivenza e alla sua indipendenza nei confronti dell'Autorità Portuale del Levante che governa i porti di Bari, Barletta e Monopoli. L'ente portuale di Manfredonia, la cui struttura organizzativa è costituita dal commissario Gaetano Falcone e dal commissario aggiunto Guido Capurso che la amministrano dal 21 gennaio 2008, ha avviato il rilancio dello scalo pugliese emanando lo scorso 11 maggio un bando di gara per la progettazione ed esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria della pavimentazione delle banchine, della rete di smaltimento delle acque meteoriche e nere e per il riordino dei sottoservizi nel porto commerciale, per un importo a corpo di 9,8 milioni di euro. Rilancio che segue la conferma a fine 2011 da parte del governo guidato da Mario Monti dello stanziamento di 30 milioni di euro per il porto.

Tra i primi sostenitori delle rivendicazioni alla sopravvivenza e autonomia dell'Autorità Portuale di Manfredonia figura il vice presidente della Camera dei deputati, Antonio Leone, pugliese ed esponente del Partito della Libertà, che ieri ha promosso un incontro con la stampa sul tema "L'Autorità Portuale di Manfredonia: oggi e domani". Leone ha respinto l'ipotesi di cancellazione dell'Autorità Portuale di Manfredonia e l'ampliamento della giurisdizione dell'Autorità Portuale del Levante al porto sipontino riemersa a seguito della presentazione, lo scorso 29 febbraio, di un'interrogazione al governo da parte del deputato pidiessino Michele Bordo per "sollecitare la chiusura di una fase commissariale durata oltre sei anni".

Rispondendo nei giorni scorsi all'interrogazione sulla nomina degli organismi dell'Autorità Portuale di Manfredonia, il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Guido Improta, ha ricordato che l'Autorità Portuale di Manfredonia, istituita dalla legge 24 dicembre 2003, era stata posta in liquidazione con il decreto del presidente della Repubblica 12 ottobre 2007 per carenza dei requisiti quantitativi delle merci movimentate rispetto ai parametri dalla legge 84/94 e che, avverso tale decreto, era stato proposto ricorso presso il TAR del Lazio dal commissario e dal commissario aggiunto dell'ente portuale di Manfredonia e successivamente da alcuni operatori portuali. Con sentenza del 1° dicembre 2011 il TAR Lazio aveva giudicato illegittimo il provvedimento di soppressione e avverso tale sentenza era stato proposto appello al Consiglio di Stato tuttora pendente.

«Le vicende giurisdizionali - ha spiegato il sottosegretario Improta - hanno inevitabilmente condizionato le iniziative del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti volte a definire la composizione degli organi ordinari dell'ente. Infatti, in pendenza di un giudizio definitivo su di un provvedimento che dispone la soppressione dell'ente, apparirebbe incauto da parte dell'amministrazione procedere alla nomina di organi così importanti per poi essere eventualmente costretta a dichiararne la destituzione in forza di una sentenza che riconosca pienamente la validità delle tesi sulla soppressione dell'ente medesimo. Laddove, infine, venga riconosciuta la legittimità del citato decreto del presidente della Repubblica 12 ottobre 2007 - ha precisato Improta - si procederà ad estendere i limiti della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Bari al porto di Manfredonia, come disposto dal vigente decreto 19 novembre 2007, ovvero, qualora il Consiglio di Stato ritenga di confermare le motivazioni del TAR Lazio e quindi decida per il mantenimento dell'ente, si provvederà ad avviare le procedure per la costituzione degli organi ordinari previsti dalla legge n.84/1994».

«Nell'ambito delle iniziative di razionalizzazione della spesa in capo al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha concluso il sottosegretario - una delle aree di criticità individuate è senza dubbio la riduzione del numero e la riqualificazione delle Autorità Portuali; pertanto la questione sollevata dall'onorevole interrogante potrebbe comunque essere utilmente affrontata nell'ambito delle procedure di revisione della spesa pubblica».

Michele Bordo ha sottolineato che, con tale replica, il governo si è dichiarato «orientato a cancellare l'Autorità Portuale sipontina per estendere la circoscrizione dell'Autorità del Levante anche a Manfredonia, come già chiesto a suo tempo dagli enti locali e dalla Regione Puglia». Il deputato del Partito Democratico ha rincarato la dose accusando l'Autorità Portuale di Manfredonia di essere «un ente fantasma, che gestisce traffici modestissimi e spreca denaro pubblico per pagare le indennità di commissari di nomina partitica in carica da molti anni senza che abbiano compiuto un solo atto per migliorare l'operatività di un'infrastruttura strategica per l'intera Capitanata».

Da parte sua il vice presidente della Camera Leone ha definito infondate e non veritiere le affermazioni del collega deputato Bordo ed ha evidenziato che Manfredonia non corre il rischio di perdere la sua Autorità Portuale. Leone ha sottolineato le potenzialità del porto di Manfredonia ed sollecitato gli enti locali e le associazioni di categoria a fare squadra per promuovere la crescita dell'attività dello scalo.

# E il porto entra nel «club» MedCruise

BRINDISI — Che il settore crocieristico fosse quello su cui, fin da subito, il presidente dell'Autorità portuale di Brindisi, Hercules Haralambides, puntasse, è stato chiaro fin dall'inizio del suo mandato.

Ora, dopo aver programmato cinquanta approdi per questa stagione estiva, il professore greco ha ottenuto un nuovo risultato. Il Club MedCruise, che riunisce i porti più importanti del Mediterraneo, ha accettato la candidatura dello scalo brindisino che ne è diventato parte. Nel corso dell'assemblea generale del Club, Haralambides ha ottenuto dai soci il riconoscimento ad hub del Mediterraneo. «In un momento di grande crisi economica, la crescita del turismo crocieristico, che esiste ed è documentata, può apportare benefici importanti — ha commentato il presidente Haralambides — a territori come il nostro che si affacciano sul Mediterraneo, in quanto possono offrire tutto quello che un turista può desiderare di trovare: dal settore della cultura alla bellezza del paesaggio, dalla gastronomia all'accoglienza. Siamo lavorando con impegno avendo l'obiettivo preciso di incrementare gli scali su Brindisi

ma ovviamente è necessario che, ciascuno per il proprio ruolo, collabori unendo gli sforzi per rendere meno difficoltosa la conquista del traguardo». In questo modo Brindisi si propone all'attenzione delle compagnie crocieristiche più importanti, come Costa, MSC, Carnival Cruise Line, Royal Caribbean, Holland America, che riconoscono in MedCruise la presenza dei porti da scegliere per i loro approdi. Questo segno di interesse comporta, come ha sottolineato lo stesso Haralambides, la possibilità di ottenere finanziamenti infrastrutturali che saranno utilizzati anche per migliorare i servizi per i passeggeri. L'obiettivo con cui Haralambides ha scelto di puntare su questa associazione è quella di promuovere lo scalo attraverso il ruolo del club: il confronto comporta anche una conoscenza delle buone norme di gestione di un porto e rappresenta quasi una certificazione di qualità per le compagnie crocieristiche. Per il prossimo anno, Haralambides punta almeno a raddoppiare il numero di approdi previsti per questa stagione e di raggiungere quindi cento arrivi.

F. C.

# I fronti del porto di Trieste

di **Roberto Galullo**

**I**nutile girarci intorno: a Trieste, in provincia e per la regione intera, l'infrastruttura delle infrastrutture è il porto. Da qui cominciano e qui finiscono le attenzioni di imprenditori, politici e manager. Qui si concentra lo sviluppo futuro che fa innanzitutto rima con piattaforma logistica e rigassificatore.

«Sono d'accordo con il collega di Gorizia Giuseppe Bono - afferma il presidente di Confindustria Trieste Sergio Razeto, 62 anni, a capo della Wartsila Italia di San Dorligo della Valle, leader mondiale nella produzione di motori a 4 tempi - quando dice che non è importante dove si faccia la piattaforma logistica. Siamo in contatto con il mondo, cosa vuole che conti farla a Trieste o a Gorizia?».

Marina Monassi, presidente dell'Autorità portuale di Trieste non ha dubbi su dove e quando deve essere ospitata la piattaforma. «Tanto Bono quanto Razeto - premette - sono persone di grandissima esperienza ma Trieste e Monfalcone non sono paragonabili. Quello che ho proposto tante volte e che avrei già sognato dal '96, è un'Autorità

portuale unica che ponga anche fine a queste discussioni artificiose. Sarebbe facile: un semplice decreto per allargare la circoscrizione ma la politica non lo vuole».

Come a dire: la palla deve passare per i piedi del porto di Trieste che smista il gioco e per dimostrarlo ecco l'esempio. «Solo lo Stato costruisce le grandi infrastrutture - afferma Monassi - e ricordo che a Trieste c'è un bando già pubblicato, lavori già aggiudicati e dunque speriamo di consegnare la piattaforma logistica entro febbraio 2013». E allora la sveglia degli industriali sulla fine della lotta tra campanili suona a sproposito? «Come italiana sarei felice se ci fosse una piattaforma logistica anche a Monfalcone - spiega Monassi - perchè questo vorrebbe significare lavoro e investimenti».

Fine della storia. In realtà così non è per-

ché in questo tirare l'acqua al proprio mulino a farne le spese sono gli imprenditori. Il rigassificatore, di cui si parla da anni ma che è ancora regolarmente sulla carta, lo dimostra. «Dal 2016 - spiega Razeto - gli Usa e a cascata l'Australia diventeranno tra i principali esportatori di gas, che viaggerà attraverso enormi navi gasiere che solcheranno i mari di tutto il mondo. L'Italia, compresa Trieste, ha bisogno come il pane non di uno ma di 10 rigassificatori altrimenti saremo tagliati fuori dai ritmi dell'economia globale. Non si farà a Trieste? E allora diciamolo una volta per tutte e facciamo del nostro porto uno snodo vitale del trasporto merci per l'Est e per il Nord Africa attraverso i traghetti».

Anche sul rigassificatore Monassi dice la sua e mentre lo dice è testimone consapevole della mostruosità della burocrazia e dei centri decisionali. «Stiamo aspettando di convocare il comitato portuale che dovrà esprimere un parere importante e vincolante con Provincia, Comune e Regione per una discussione serena - spiega in modo didascalico - e poi ci sarà il nostro parere da dare in conferenza di servizi dove siamo 25 soggetti». Venticinque? «Non si preoccupi

- dice rendendosi conto della mostruosità - perchè poi nella successiva commissione consultiva saremo 16». Ah ecco.

Su un punto, infine, che gira ancora una volta intorno al porto di Trieste e da lì si snoda, tuona Razeto. «Torno da una riunione con le Camere di commercio e gli imprenditori portuali - afferma - e non ce n'è uno che non si lamenti per i ritardi negli investimenti delle Ferrovie di Stato che operano in regime di monopolio rotto, da poco e con mille difficoltà passate, presenti e future, da Rail cargo Austria. Non chiediamo tanto ma che almeno investano nel raddoppio del polo di San Polo, nei collegamenti con i porti minori e sulla tratta Udine-Cervignano. Si tratta di puntare poche decine di milioni che innesterebbero un circuito economico virtuoso di cui beneficerebbero le aziende verso i mercati del centro-nord Europa e verso il sud Italia, passando per Ravenna. In fin dei conti le imprese non chiedono altro che far viaggiare velocemente fuori dai confini le merci».

Già, ma se le imprese vogliono correre, politica e burocrazia vogliono, al massimo, camminare.