

mail:shipping@ilsecoloxix.it
telefono: 010.5388461-419-439mail:info@ttmweb.it
telefono: 010.5388417-446

GIORNATA STORICA TORNANO LE NAVI TRA CINA E TAIWAN

... I COLLEGAMENTI diretti via aria e via mare tra la Cina e Taiwan sono stati ripristinati ieri dopo 60 anni. È questo il primo risultato tangibile dell'elezione a presidente di Taiwan, di Ma Ying-jeou, favorevole a migliorare i rapporti con Pechino

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/politiche_marittime



LO SFOGO DI LAURO «LA POLITICA DIMENTICA GLI ARMATORI DEL SUD»

... «SAREBBE il caso che anche il Sud potesse avere la sua Lega a difenderlo. La Lega Nord riesce a aiutare i pescatori della laguna. Noi armatori del Sud che operiamo nel golfo di Napoli, siamo invece stati dimenticati da governo e opposizione»

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/crociere_e_traghetti

I COMANDANTI INDAGATI CASO SEGESTA: RICHIESTA DI PATTEGGIAMENTO

... HANNO CHIESTO di patteggiare davanti al Gup del Tribunale di Messina i comandanti del cargo e del traghetto ritenuti responsabili della morte di 4 membri d'equipaggio della nave veloce Segesta Jet. L'incidente risale al 15 gennaio 2007

http://shippingonline.ilsecoloxix.it

L'INTERVISTA

«Nei porti manca la trasparenza»

Il gruppo Pacorini festeggia 75 anni da leader. «Ma lavorare in Italia è sempre più difficile»

FRANCESCO FERRARI

TRIESTE. Globalizzare. Credere nell'estero, in quelli che fino a pochi anni fa venivano frettolosamente etichettati come "paesi in via di sviluppo", gli stessi paesi che oggi rappresentano il valore aggiunto di ogni multinazionale. Tollerare una burocrazia, quella italiana, che frena investimenti ed entusiasmi. Di Federico Pacorini, vice presidente dell'omonimo gruppo triestino, colpisce soprattutto la capacità di non perdere mai il sorriso, spesso fra ironia e disincanto. «Per chi fa il mio lavoro in Italia - spiega - non ci sono alternative. O affronti le situazioni con questo spirito, o chiudi tutto vai all'estero. Noi, come gruppo, abbiamo scelto di restare qui, pur investendo molto in attività straniere. Ancora oggi dei nostri 630 dipendenti, 140 lavorano a Trieste. È un segnale che abbiamo voluto dare, anche a dispetto di certe vicende che sfiorano il grottesco».

Può farci un esempio?

«Posso citare l'esempio dello Scalo Legnami (il futuro terminal multipurpose di Trieste, ndr). Eravamo interessati a ottenere la concessione, così ci siamo presentati in joint venture con Adria Terminali, che è una società slovena filiale di Luka Koper. Sa cosa è successo? Siamo stati accusati pubblicamente di voler consegnare il porto di Trieste agli sloveni. Roba da guelfi e ghibellini, da non crederci. A quel punto, fiutato il clima, con un gesto di grande eleganza Luka Koper si è tirata indietro. E Trieste ha perso un'altra occasione».

Quello dei "campanili" sembra essere un problema italiano, non solo triestino...

«È vero. Ma qui gli attriti sono più forti che altrove, e alla fine si perde di vista la verità, che è una sola: continuare a ragionare come se vivessimo su pianeti diversi è follia. L'Alto Adriatico deve essere giocoforza vissuto come un comprensorio unico, sia a livello di sistema portuale, sia a livello di infrastrutture interne, di interporti».



LA CARENZA DI PROGETTI

La logistica?
C'è ancora molto da fare.
E sul fronte ferroviario siamo all'anno zero

FEDERICO PACORINI
vice presidente della Pacorini

>> IL GRUPPO

QUARANTA PUNTI OPERATIVI IN TUTTO IL MONDO E IL 60% DEL FATTURATO ARRIVA DALL'ESTERO

... TRIESTE. Ventiquattro società, quaranta punti operativi, una presenza radicata in quattro continenti, un fatturato (nel 2007) di 160 milioni di euro, il 60% dei quali grazie alle attività estere. Sono passati settantacinque anni da quando un imprenditore triestino, Bruno Pacorini, decise di concentrare le attività della sua azienda sul mercato del caffè. Oggi il gruppo che porta il suo nome è una multinazionale presente in tutto il mondo, non solo nel settore del caffè, ma anche in quelli dei metalli non ferrosi, (Pacorini Federico) del general cargo e freight forwarding (Pacorini Federico), del trasporto convenzionale e containerizzato. Negli anni novanta il gruppo è entrato nei servizi in-

dustriali progettando, costruendo e operando vari impianti automatizzati (Siloca) dedicati al caffè che oggi sono attivi in Italia (2) negli Stati Uniti (1) in Brasile (1) ed in Vietnam (1). Questo approccio di "identificazione" con il cliente - si legge in una nota del gruppo triestino - continua a distinguere il gruppo, come dimostra il recente successo nell'acquisizione di importanti commesse nel campo dei parchi eolici che richiedono una specializzazione molto elevata e ben diversa dalle normali pratiche spedizionistiche. La curiosità e l'innovazione, affiancate dall'esperienza, sono le caratteristiche del gruppo Pacorini che in Liguria è presente a Genova, Savona e Vado Ligure.

A proposito di infrastrutture: perché avete ceduto al gruppo Orsero l'interporto di Vado Ligure?

«Abbiamo scelto di dismettere l'asset mantenendo le attività. L'operazione è industriale, non immobiliare. Anzi: le nostre attività a Vado continueranno a crescere e a migliorare».

Lei parla di crescita. Ma come state vivendo la crisi internazionale?

«Le attività del gruppo stanno andando bene. Continuiamo a investire sui mercati esteri, abbiamo aperto di recente una sede ad Anversa, a gennaio inaugureremo Istanbul. Del resto, nel nostro settore gli scenari potenziali sono due. Nel primo, quello della stasi economica, il business diventa lo stoccaggio dei prodotti, perché anche la giacenza è remunerativa. Nel secondo, quello della crescita economica, si guadagna grazie al turn over. Noi siamo preparati per entrambi. Se vogliamo parlare, invece, più in generale di situazione economica, i segnali che abbiamo sono indubbiamente negativi».

Anche sul fronte dei consumi?

«Sì. Purtroppo il momento non è dei migliori, per usare un eufemismo».

Parliamo di porti e infrastrutture. Quanto è difficile, per voi, lavorare in Italia?

«Dipende dalle situazioni e, ancor di più, dalle persone. Quando il presidente di un'Autorità portuale si comporta come Rino Canavese a Savona, tutto diventa più facile. Perché c'è una visione strategica, c'è un progetto che riguarda tutti, nessuno escluso. Purtroppo, facendo un ragionamento più ampio, i problemi continuano ad esserci, e riguardano prima di tutto la gestione del sistema portuale italiano. E' lì che bisognerebbe intervenire con scelte coraggiose, per esempio in materia di finanziamenti. O di concessioni, un tema che meriterebbe un approfondimento molto serio».

Proviamo a farlo...

«Il problema è in uno solo: in Italia nessuno è in grado di stabilire con certezza quali siano i criteri di assegna-

zione di un'area demaniale. Né per quanto riguarda la durata della concessione, che può andare da 5 a 90 anni, né per quanto riguarda l'entità dei canoni. Mentre nel resto d'Europa l'unico criterio è la trasparenza, in casa nostra tutto diventa più complicato, fino ad arrivare a casi-limite di trattamenti personalizzati. Credo che, in sede di riforma della legge 84/94, anche questi aspetti dovrebbero essere affrontati con serietà».

Lei crede che questa riforma arriverà presto?

«Essere scettici è d'obbligo. Ma un cambiamento è necessario, mi auguro che lo abbiamo capito tutti».

Il vostro gruppo si è sviluppato anche grazie a forti investimenti nella logistica in un Paese che, per anni, ha dimenticato le grandi opere. Qual è il suo giudizio sulle condizioni attuali delle infrastrutture?

«C'è ancora molto da fare. Sul fronte ferroviario, per fare l'esempio più eclatante, siamo quasi all'anno zero. Il servizio su rotaia da e per i porti è costosissimo e poco affidabile. Perché, mi domando, non proviamo ad affidarlo a società di trazione private, magari appartenenti ai terminalisti? E' inutile investire in aree retroportuali, se poi la merce non riesce a uscire agilmente dai confini portuali».

Che cosa pensa della scelta delle Ferrovie di diventare terminalista, a Genova?

«È una notizia che sorprende. Ma, volendo essere ottimisti, potrebbe dare buoni risultati: lavorando in prima persona nei terminal, i responsabili delle Ferrovie potrebbero rendersi conto di quante e quali siano le difficoltà degli operatori».

A proposito: voi non avete mai pensato di fare anche i terminalisti, magari proprio a Voltri?

«No, per una questione di filosofia aziendale. Genova, dove peraltro ci troviamo benissimo, non c'entra: lavoriamo in questo modo in tutto il mondo».

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

TRAFFICI MARITTIMI



Il gruppo Grimaldi raddoppia sulla Libia

NAPOLI. Il gruppo Grimaldi aumenta la capacità del trasporto merci verso la Libia, raddoppiando la capienza della stiva del traghetto che collega settimanalmente Salerno e Malta a Tripoli e Misurata. La capacità della nave utilizzata - informa una nota - diventa infatti di 2000 metri lineari dopo due anni dall'avvio del servizio, che raccoglie prodotti diretti in Libia provenienti da Genova, Civitavecchia e Catania. Attraverso il trasbordo a Salerno, Grimaldi permette a qualsiasi tipo di merce rotabile di raggiungere la Libia da oltre 120 porti presenti in 40 paesi, su 4 continenti diversi.

TRAGEDIA

Naufraga traghetto 28 morti nelle Filippine

MANILA. Almeno 28 persone sono rimaste uccise e altre 22 vengono date per disperse dopo il naufragio di un traghetto nel nord delle Filippine. Lo hanno riferito i guardacoste filippini in un comunicato. La nave "Maejan", che trasportava almeno 96 passeggeri, si dirigeva verso la città di Aparri quando è stata colpita da violentissime onde non lontano dalla città costiera di Ballesteros. I superstiti sarebbero 46, meno della metà.

L'APPELLO

Confindustria: puntare sulle strade del mare

ROMA. I corridoi Ten, le vie infrastrutturali transeuropee, sono «un tema essenziale per il nostro sviluppo, ma serve un piano integrato nazionale, una revisione nel Paese» dei progetti da realizzare prioritariamente «per collegare le reti transeuropee ai territori, ai luoghi in cui si produce». Lo ha detto, intervenendo ad un convegno sulle Reti Ten, il vicepresidente di Confindustria per le infrastrutture, Cesare Trevisani. Una gerarchia di priorità è necessaria «per evitare il rischio di disperdere le risorse su interventi a pioggia: bisogna dimensionare i progetti per renderli attrattivi per la partecipazione dei privati». Le priorità già indicate dal governo «vanno bene, soprattutto quelle legate al prestito ottenuto un mese fa da Matteoli dalla Banca europea degli investimenti, ma manca» un'attenzione particolare «alle Autostrade del mare e ai porti, in particolare a quelli che sono più legati alle reti transeuropee: servono interventi relativi al retroporto, ovvero a collegamenti che rendano più efficaci i trasporti. Occorre lavorare ancora molto per diminuire il trasporto di merci su gomma e incentivare i collegamenti ad alta velocità», ha concluso Trevisani.

DA VENERDI

Navi da guerra russe in visita a Cuba

MOSCA. Navi da guerra russe saranno a Cuba il prossimo 19 dicembre per una «visita di lavoro nel porto dell'Avana», ha annunciato all'agenzia Ria Novosti l'assistente del comandante in capo della Marina militare russa Igor Dygailo. «Sarà la prima visita di navi da guerra russe a Cuba dai tempi dell'Unione sovietica», ha sottolineato Dygailo.

GENOVA

Lavoro in banchina: la gara entro il 31 marzo

Il ministro Matteoli concede altri 3 mesi. La Cgil: «Soddisfatte le nostre richieste. È il momento di rimboccare le maniche»

GENOVA. I sindacati avevano chiesto una proroga, ritenendo il termine stabilito di fine anno insufficiente per sistemare la questione del lavoro in porto nel capoluogo ligure. Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Altero Matteoli, li ha accontentati dopo una fitto scambio di opinioni con il prefetto di Genova, Anna Maria Cancellieri, prolungando i termini della gara sino (ma non oltre) il 31 marzo prossimo.

«Con propria direttiva, il ministro ha disposto che l'Autorità portuale di Genova provveda, senza ulteriore indugio, agli adempimenti di cui alla precedente direttiva del 5 agosto 2008 e, in particolare, all'indizione della procedura ad evidenza pubblica prevista dall'art. 17 della legge 84/94 per assicurare inderogabilmente, entro e non oltre il 31 marzo 2009, la conformità al modello organizzativo del lavoro portuale», si legge in una nota del dicastero diffusa ieri.

Tradotto in parole povere, si prende un altro poco di tempo (dando però un ultimatum a livello di calendario) per arrivare nelle migliori condizioni a una soluzione sulla ormai famosa gara d'appalto alla quale si dovranno sottoporre le compagnie portuali che lavorano sotto la Lanterna. La gara servirà e servirà per regolare il lavoro in un porto, come quello di Genova, che non



Camalli della Compagnia unica (Culmv) in corteo a Genova

>> CMA-CGM E HAPAG-LLOYD

SCALA ALLA SPEZIA IL SERVIZIO "NEMO" LA PRIMA NAVE AD ARRIVARE SARÀ LA GALILÉE

... LA SPEZIA. La portacontainer Cma-Cgm Gallée sarà la prima a scalare il porto della Spezia nell'ambito del nuovo servizio Nemo (North Europe, Mediterranean, Oceania), che sarà operato congiuntamente da Cma-Cgm e Hapag-Lloyd. Il servizio con due linee northbound e southbound sostituirà i servizi indipendenti finora operati dalle due compagnie.

Nella nuova linea saranno impiegate 12 navi di capacità di circa 2.800 teu. Questa la rotazione (84 giorni): Amburgo, Rotterdam, Le Havre, La Spezia, Damietta, Fremantle, Melbourne, Adelaide, Singapore, Port Kelang, Chennai, Colombo, Damietta, Malta, La Spezia, Tilbury, Amburgo. Sulla Spezia il servizio movimenterà circa 50.000 teu l'anno.

si è mai messo in linea con gli altri scali del Paese, arrivando anche a siglare - nel 2002 - un "patto sul lavoro" tra terminalisti e compagnie che lo stesso Matteoli aveva sconfessato lo scorso settembre, ritenendolo «non valido». «La decisione del ministro - spiega il comunicato - fa seguito ai contatti avuti con il prefetto di Genova sulla complessità della situazione del porto di Genova e sulle tensioni sociali che la stessa ha determinato». Proprio sull'impegno del prefetto del capoluogo ligure puntavano molto i sindacati genovesi, impegnati da tempo nella battaglia per rinviare una gara che - a detta loro - se fosse stata fatta a fine anno si sarebbe trasformata in un vero e proprio disastro.

«Certo bisognerebbe entrare nel merito della direttiva ministeriale - ha spiegato ieri Ivano Bosco (Cgil) -, però sapere che ci sono stati concessi proprio i tre mesi che avevamo chiesto ci conforta. Vuol dire che il prefetto ci ha ascoltato e capito, lo stesso si può dire di Matteoli». «Ora però - ha proseguito Bosco - non si può più perdere tempo, e tutti, noi per primi, dobbiamo rimboccarci le maniche. Lo stesso prefetto ci aveva assicurato che subito dopo aver ottenuto la proroga sarebbero partite nuove convocazioni, nuovi incontri». Il periodo natalizio non è certo dei migliori per recuperare tutte le parti in causa e metterle intorno a un tavolo, ma Bosco crede che la proroga sia un atto di fiducia verso Genova a cui bisogna rispondere compatti per non arrivare impreparati al 31 marzo.

ROBERTO SCARCELLA
scarcella@ilsecoloxix.it

FRANCIA

Fos: dopo dodici giorni finisce lo sciopero

MARSIGLIA. È terminato ieri, dopo 12 giorni, lo sciopero che aveva paralizzato i terminalisti e i terminalisti di Fos e Lavera, nel porto di Marsiglia. La pace fra i sindacati e la direzione dello scalo apre la strada al maggiore porto francese all'applicazione della riforma portuale voluta da Nicolas Sarkozy e approvata il 4 luglio 2008. «Un protocollo di uscita dalla crisi è stato convalidato a mezzogiorno», hanno annunciato ieri gli uffici dell'ex porto autonomo, che proprio la riforma ha trasformato in Grand port maritime (Gpm), assieme a quelli di Le Havre, Dunquerque, Rouen, La Rochelle, Bordeaux e Nantes-Saint Nazaire. Il lungo sciopero di Fos-Lavera ha bloccato in rada decine di navi durante tutta la scorsa settimana. Ieri ce n'erano ancora sessantuno in attesa, soprattutto petroliere. I loro prodotti sono destinati a quattro raffinerie vicino a Marsiglia, ma anche ad altri quattro impianti in Francia, Svizzera e Germania. La riforma, ormai diventata legge dello Stato, prevede che i lavoratori portuali che ancora sono alle dipendenze pubbliche passino alle dipendenze dei privati. Una parte aveva già fatto questo salto nel 1992, ma restavano da "privatizzare" ancora alcune figure professionali, come i gruisti. Entro il gennaio 2009 ogni porto deve presentare un progetto operativo su come applicare questo passaggio della riforma. A.G.