

IL TRIBUNALE DEL RIESAME MULTIPURPOSE, FORTI SOSPETTI DI IRREGOLARITÀ

... IL TRIBUNALE del Riesame di Genova, nel pronunciamento che ha formalmente revocato il sequestro di parte delle banchine del Multipurpose, allunga pesanti ombre sulla spartizione dei moli all'epoca della presidenza Novi parlando di «irregolarità»

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



LA CRISI ASSICURAZIONI TRASPORTI SARÀ UN 2009 DIFFICILE

... LA CRISI impensierisce anche il ramo trasporti del settore assicurativo. Il presidente del Comitato delle compagnie d'assicurazioni marittime, Bartolomeo Barberis, dice di aspettarsi un 2009 difficile

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

L'ALLARME DI ITF EQUIPAGGI ABBANDONATI, 500 NAVI FERME A ISTANBUL

... È ALLARME navi abbandonate a Istanbul: sarebbero 400-500 le imbarcazioni ferme sui moli causa crisi economica, lasciate al proprio destino con a bordo equipaggi molto spesso ridotti alla fame. Itf ha lanciato una campagna di sostegno

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

MAESTRINI: «LA MANCATA QUOTAZIONE CI COSTA 10 MILIONI L'ANNO»

Fincantieri in Borsa, altra bufera Fiom-azienda

Pressing del sindaco di Genova sul riassetto del cantiere di Sestri

GENOVA. La quotazione in Borsa di Fincantieri: un evergreen che negli ultimi tempi aveva perso un po' di mordente per effetto della crisi economica, ma che ieri ha avuto un inatteso ritorno di fiamma. È successo alla firma dell'accordo per piazzare il sommergibile "Nazario Sauro" nella Darsena di Genova, e trasformarlo in un insolito addendum del Museo del Mare, progetto nel quale Fincantieri ha avuto un ruolo preponderante nella parte tecnica.

Ma veniamo alle questioni di Borsa: ieri è sbottato Alberto Maestrini, alla guida della divisione militare di Fincantieri, all'ennesima domanda su rilancio, commesse, competitività. Ha ricordato che sì, è vero, l'iniezione di soldi da parte «dell'azionista» (leggi: il ministero del Tesoro) ha garantito a Fincantieri di tirare il fiato, ma oggi «la mancata quotazione in Borsa della società ci sta costando 10 milioni di euro l'anno». Sullo sfondo, si intravedono le ruggini tra il sindacato dei metalmeccanici della Cgil, la Fiom, e la stessa Fincantieri. «Abbiamo avviato interventi per avviare la produttività. Per arrivare a questo obiettivo abbiamo chiesto la collaborazione di tutti» perché proprio la produttività è al centro del contratto integrativo di secondo livello, già accettato dai metalmeccanici di Cisl e Uil, ma ancora oggetto di una lunghissima vertenza tra l'azienda e la Fiom, il sindacato che riunisce i lavoratori del settore tesserati alla Cgil.

D'altro canto, spiega Maestrini, c'è stata anche la necessità di pompare denaro nelle casse di Fincantieri: il Tesoro ha accordato, la scorsa primavera, 330 milioni di euro per dare respiro alla società, che dovrebbero arrivare con il prossimo consiglio di amministrazione, che si decide in questi giorni a Roma. Nulla di tutto ciò sarebbe successo - è la tesi di Maestrini - se la società fosse stata quotata in Borsa. «Adesso stiamo piangendo - dice infatti Maestrini - e il non aver fatto la quotazione ci costa più di dieci milioni di euro l'anno, considerando soltanto i costi finanziari per mancata disponibilità di risorse». Anche in questo caso il riferimento è alla Fiom: il sindacato

da sempre è stato contrario alla quotazione in Borsa di Fincantieri.

«Consiglierei a Maestrini di fare due conti - commenta infatti Bruno Manganaro, dirigente della Fiom genovese -. Se fossimo entrati in Borsa sarebbe stato un disastro. La verità è che abbiamo salvato questa azienda. E poi è ben vero chi siamo un'organizzazione potente, ma non certo così potente da impedire a Fincantieri di entrare in Borsa, se lo avesse voluto. Il fatto è che - conclude Manganaro - sono stati i dirigenti della società e dello stesso ministero del Tesoro che hanno preferito evitare la quotazione».

Ma anche a livello locale, per Fincantieri le acque rimangono agitate. Oggetto del contendere in questo caso è il "ribaltamento a mare": il sindaco di Genova Marta Vincenzi ha infatti fissato entro dicembre 2009 la firma dell'accordo di programma con l'azienda per lo spostamento verso il

mare dell'area produttiva di Sestri Ponente - un intervento urbanistico che permetterebbe a Fincantieri di espandere le aree produttive e riqualificare le zone lasciate libere dallo stabilimento -. Maestrini tuttavia ha ricordato che l'operazione rimane legata alle sorti dell'azienda: «È nell'interesse di Fincantieri sviluppare la propria attività - ha detto il manager -. Tuttavia l'operazione di Sestri Ponente ha costi elevati e la situazione è difficile». Insomma, il paradosso potrebbe essere che, proprio in un momento in cui i bacini sono vuoti, non si possono fare interventi a Sestri, perché la società non è in grado di sostenere le spese. Ma per realizzare il progetto, è necessario spostare a mare il Porto Petroli, e anche su quel fronte fino a questo momento le bocce sembrano ferme.

ALBERTO QUARATI
quarati@ilsecoloxix.it

>> 14 MESI DOPO



IL PROTOCOLLO D'INTESA Fincantieri-Comune di Genova per lo spostamento a mare del cantiere di Sestri Ponente è stato firmato il 22 aprile 2008 dall'amministratore delegato Giuseppe Bono e da Marta Vincenzi: «Un'intesa che può far rinascere il Ponente» aveva spiegato il sindaco

>> INDISCREZIONI

NUOVE COMMESSE, CONFERMATA LA PISTA DELL'INDIA

... GENOVA. Fincantieri batte la pista indiana: Maestrini ha infatti confermato le indiscrezioni sui contatti per una commessa proveniente dall'India - voci che ormai circolano da mesi. «Le trattative però - sottolineo il dirigente - devono essere chiuse e diventare contratti per avere valore». Se l'affare si concretizzasse, il lavoro sarà affidato ai cantieri più «virtuosi». «Si dovrà tenere conto dell'economicità - ha precisato Maestrini - perché non si può pensare di costruire in perdita». In merito al rilancio del comparto militare di Fincantieri, Maestrini ha dichiarato che l'azienda sta cercando di ampliare il proprio mercato: «Anche in questo settore però la crisi si fa sentire e tutti hanno bisogno di lavorare - ha concluso - per cui si tratta di una vera battaglia». Intanto, Fincantieri all'inizio di questa settimana ha inaugurato a Riva Trigoso un banco di prova per imbarcazioni offshore. Si tratta dell'unica struttura di questo tipo presente nel Mediterraneo. E ancora sul fronte della competitività, la settimana prossima è previsto un incontro tra i sindacati e i vertici di Fincantieri in Confindustria per discutere la proposta del ministro del Tesoro, Giulio Tremonti, di integrare al 100 per cento la cassa integrazione ai dipendenti che seguiranno corsi di aggiornamento e riqualificazione.

IL RICORDO

RAINA JUNAKOVIC LA PASIONARIA DEL MARE CONTRO I CARGO OMBRA

LILIANA LANZARDO

RAINA Dundolova Junakovic - scomparsa l'8 luglio dello scorso anno - acquista notorietà quando, con una sentenza senza precedenti, a seguito della sua denuncia per il naufragio nel 1974 del cargo "Seagull" nel quale perde la vita il marito, gli armatori vengono condannati a sei anni di carcere, per omicidio colposo plurimo, con l'aggravante dell'omissione di soccorso dettata da cinismo per tornaconto economico. Da allora, per vent'anni la stampa italiana ed estera descrive e ammira le sue tenaci battaglie in difesa dei diritti dei marittimi. Da sola, senza mezzi economici, con il "Comitato Seagull" da lei fondato con Falco Accame, riusciva laddove in battaglie parlamentari e sindacali avevano fallito quanti si erano scontrati con le oscure potenze delle "bandiere ombra", smascherando consolidate omertà internazionali, facendo passare leggi e convenzioni che restano un caposaldo per la riforma del codice di navigazione. Destavano meraviglia la forza sprigionata dal suo corpo fragile e la generosità che la portano, infine, ottantenne, nel sud dell'India, in aiuto di donne e bambini. Ma che cosa stava a monte di tanta tenacia e perseveranza? Sposando la causa dei marittimi, Raina si era lasciata alle spalle il passato, da quel giorno del 1974 che le aveva sconvolto la vita: «Io non ho più una vita privata, per me stessa, per i miei figli, i miei amici, e me ne dispiace, ma non ho scelta», aveva detto nel 1980. Il ruolo attribuito di "vedova del mare" le consentiva di custodire gelosamente la sua tanto diversa identità e di accettare con fine ironia l'immagine di vecchia minuta trasformata col passare degli anni in un vero tormento per ministri della marina mercantile e armatori. Nel primo anniversario della sua morte è giusto ricordarla come uno dei protagonisti che nel loro intersecare i momenti cruciali della storia del novecento hanno sempre difeso la dignità e i diritti della persona. La sua vita, dalla nascita, nel dicembre 1914, riflette la storia europea generata con la prima guerra mondiale. A causa della guerra, il padre, ufficiale, è fatto prigioniero e la sua giovane moglie muore appena ventenne nel vano tentativo di rintracciarlo. Raina eredita il cuore passionale della madre, la sua tenacia, unita però alla capacità di mantenersi razionale, calma, anche nelle più difficili circostanze. Grazie alla guida paterna Raina viene educata ai principi democratici. A Sofia si diploma al liceo italiano per poi trasferirsi in Italia, all'università. A Firenze aderisce all'antifascismo dei fratelli Rosselli, si laurea a ventitré anni con il massimo dei voti. Tornata a Sofia, insegna all'Istituto italiano di cultura e scrive la prima grammatica italiana per i bulgari. Ottiene una borsa di studio per l'università di Padova, dove conosce il dalmata Frane Junakovic, ufficiale di marina, che sposa dopo pochi mesi. Nel corso degli ultimi due anni di guerra i coniugi, con un neonato, vivono nascosti, salvandosi dai rastrellamenti. Nel '45 il marito torna in Jugoslavia per contribuire alla costruzione del socialismo. Lei lo raggiunge con i due figli piccoli, ma poco dopo, per aver tentato la fuga clandestina, vengono imprigionati. L'astuzia di Raina riesce ad avere la meglio, e viene inviata a Belgrado come redattrice del bollettino radio bulgaro. Per una decina di anni, privata del passaporto, tenuta sotto controllo, tenterà di fuggire, finché con uno stratagemma riesce a espatriare. Il marito, rimasto in ostaggio, passa il confine da clandestino tempo dopo, ma mentre lei lavora a Roma come giornalista, lui, apolide, naviga sulle "carrette del mare" per sopravvivere. Sono anni di dura separazione dal marito, che morirà un anno prima di ritirarsi dal lavoro. Qui inizia il nuovo capitolo della vita di Raina per salvare da una analoga fine i marinai dei cargo battenti "bandiera ombra".

LA SEAGULL
Un anno fa moriva la donna che vinse la battaglia giudiziaria per il naufragio del 1974

[+] www.shippingonline.it

Sul sito l'intervista a Raina Dundolova Junakovic realizzata da Liliana Lanzardo, storica, nel 2001



MSC

a apevi he...

...A BORDO DI MSC SPLENDIDA C'È ANCHE LA PISTA DA BOWLING

segui la DIRETTA su
www.mswebtv.com e su SKY TG24
il 12 luglio dalle ore 21.00

MSC
CROCIERE

www.ms splendida.com