

RASSEGNA STAMPA 13 DICEMBRE 2012

Fonte:



La flotta-fantasma che invade l'Italia

Genova - Quando li hanno trovati, i marittimi della "Hasan Turan" erano senza quasi più cibo e acqua, con i postumi di una sbornia cattiva, sfociata a quanto si dice in una rissa. Una situazione al limite: la nave - una vecchia rinfusiera del 1986 - è bloccata da oltre dieci giorni nel porto di Genova, a bordo ci sono 14 marittimi senza stipendio da almeno due mesi. Un ufficiale di 65 anni quasi sordo, poca o nessuna conoscenza dell'inglese. Ma la "Hasan Turan", ferma a Ponte San Giorgio, ben nascosta agli occhi della città grazie all'ombra della Centrale Enel, è solo l'ultima delle navi turche che sono approdate nei porti italiani, per non partire più. Una volta erano i greci, oggi i nuovi pirati sono loro, i turchi. Imbarcano gente, promettono, utilizzano piccole flotte per trasportare carichi miseri. Quando non ce la fanno più spariscono, non pagano gli stipendi, la gente rimane a bordo per non perdere i diritti. In Liguria ce n'è una per porto. A Savona la nave "Kamut" è ancora ferma al porto industriale. Venne bloccata un anno fa dalla Capitaneria per problemi di sicurezza: gli ispettori dell'Itf (il sindacato internazionale dei marittimi) hanno trovato l'equipaggio con quattro mesi di stipendio in arretrato. «Quando abbiamo contattato l'armatore - ricorda Francesco Di Fiore, ispettore Itf - non ci ha pensato due volte. Ci ha detto: "È vostra, fatene quello che volete". Grazie anche al miracoloso intervento dell'ambasciata turca i marittimi dopo un po' di trattative sono potuti rientrare in patria con un indennizzo, ma la nave è sempre lì». Abbandonata. Un rottame che per i prezzi attuali dell'acciaio è difficile addirittura vendere per la demolizione, perché il solo viaggio verso il cantiere dello smantellamento costa più della stessa nave. Forse leggermente migliore la situazione per la "Ilke Mete", bloccata in porto alla Spezia da due settimane. Anche in questo caso, la Capitaneria ha disposto il blocco per motivi di sicurezza. Situazione simile a quella genovese: ci sono ritardi di pagamento per i marittimi, l'armatore si è dato alla macchia e perdipiù qualche sei giorni fa il cuoco - sotto i fumi dell'alcool - ha dato in escandescenze e ha abbandonato la nave. Sparito, come l'armatore. I 16 marittimi sono rimasti per quattro giorni senza cibo. Poi - come sempre avviene in questi casi - sono intervenuti i volontari della Stella Maris, che hanno raccolto provviste e le hanno portate a bordo della nave. Qui si sta studiando il modo di pagare gli arretrati (per alcuni marittimi si parla anche di quattro mesi). A differenza delle altre carrette, la "Ilke" ha il vantaggio di avere a bordo un carico di marmo, quindi un materiale che almeno tecnicamente è vendibile e con il quale si potrebbe rientrare del pagamento degli stipendi. Non c'è solo la Liguria. A Marina di Carrara la "Mersa 2", dopo un incidente a giugno verificatosi all'Elba, è rimasta sei mesi con 12 marittimi a bordo e un carico di tondini di ferro, in attesa del suo destino. La situazione si è sbloccata il primo dicembre, l'unità sarà smantellata in Turchia. Pure a Pozzallo, dove le voci in banchina corrono rapide, pare si stia avvicinando alla costa un'altra nave turca in pole position per un'ispezione, conseguente sequestro e nuovo dramma per i marittimi a bordo. Cosa sta succedendo? In parte il fenomeno è fisiologico. Ogni anno si ripete il fenomeno delle navi-fantasma. L'incremento delle unità turche è dovuto al fatto che oggi, nel Mediterraneo, sia a livello di società, sia a livello di bandiera, le unità provenienti da quel Paese sono per numero secondo solo a Grecia e Italia. «Poi - aggiunge Di Fiore - esiste anche un fatto culturale: gli armatori le fanno lavorare fino allo stremo. Quando vedono che non riescono più a rientrare delle spese, e in questo periodo di crisi accade sempre più spesso, si limitano ad abbandonarle». Con i marittimi a bordo? «Proprio così. In Turchia manca una cultura di protezione del marittimo. Per i sindacati è molto difficile fare il loro lavoro e spesso anche le aziende di grandi dimensioni non si curano del destino dei loro equipaggi, quando gli affari vanno male».

Alberto Quarati

Scalo offshore c'è l'ok di Aponte

Ginevra - Missione a Ginevra ieri per Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, che per incontrare il presidente di Msc, Gianluigi Aponte. Obiettivo: convincere il secondo armatore mondiale della bontà del progetto porto-offshore, che invece proprio Aponte qualche settimana fa aveva bocciato.

«Preso atto dell'avanzamento del progetto, nel corso dell'incontro Aponte ci ha incoraggiati a portare avanti il lavoro sfruttando al meglio l'integrazione fra operazioni logistico-portuali a terra e l'offshore» fanno sapere dall'Authority. Martedì prossimo dovrebbe essere approvata al Senato la legge di stabilità (che passerà in terza lettura alla Camera), dove è compreso il finanziamento da 150 milioni per la piattaforma veneziana.

Authority, La Provincia candida Villari

Napoli - In pochi avrebbero scommesso che i candidati alla presidenza del porto di Napoli, anzi, i componenti la famosa terna da inviare al ministro per il successore dell'attuale presidente Luciano Dassatti, si sarebbe arricchita di una autocandidatura.

Già, perché l'ex sindaco di Castellammare di Stabia, entrata nel 2006, a far parte dell'Authority napoletana, prima di lasciare il comune, ha provveduto a farsi inserire tra i candidati che passano così a quattro. Luigi Bobbio, ex sindaco, ex magistrato, è anch'egli in lizza per la poltrona di Piazzale Pisacane e va ad aggiungersi agli altri tre candidati indicati da Provincia, Camera di Commercio e Comune.

Un cammino tortuoso quello per giungere al vertice dell'Autorità Portuale dal momento che non si è raggiunto alcun accordo preventivo - così come è avvenuto invece per il Porto di Salerno con la riconferma di Andrea Annunziata - tra i vari enti sui nomi proposti. Così, la Provincia presieduta da Antonio Pentangelo ha indicato il senatore Riccardo Villari, già presidente della Commissione di Vigilanza della Rai, la Camera di Commercio ha designato l'ammiraglio Domenico Picone, direttore marittimo della Campania fino a qualche mese fa, mentre il Sindaco di Napoli, proprio stamane ha inviato al Ministro il nome del suo candidato, Dario Scalella il manager che, attualmente, presiede la Napoli Servizi. Questo ritardo nell'indicazione dei nomi, nasconde, però, non poche insidie: innanzitutto, le candidature, in base alla legge, avrebbero dovuto arrivare entro il 4 dicembre, ovvero tre mesi prima della scadenza del mandato dell'attuale presidente Luciano Dassatti in carica fino al 4 febbraio. A questo punto, proprio in mancanza di un accordo tra gli enti, la decisione e la scelta del Presidente spetterebbe al ministro Corrado Passera di concerto con il presidente della Regione Campania Stefano Caldoro.

Sempre che, nel frattempo, non si concretizzi la crisi di governo con le dimissioni del governo Monti. In questo caso i tempi si dilaterrebbero con la conseguenza che si bloccherebbe non solo la nomina del successore di Dassatti, ma anche il grande progetto di lavori nel porto di Napoli, 310 milioni di euro finanziati dall'Unione Europea su proposta della Regione e questo, proprio alla vigilia dell'apertura dei cantieri per centinaia di milioni di euro. Un pericolo e un danno non certo da poco.

Bianca d'Antonio

Grimaldi richiama il traghetto

Genova - Sorpresa ieri mattina nel porto di Genova, dove al Terminal San Giorgio è arrivata la nave "Eurocargo Bari", al centro nelle ultime due settimane di un clamoroso braccio di ferro tra la compagnia armatrice Grimaldi e il governo tunisino. Il traghetto tuttomerci infatti è rimasto bloccato per 14 giorni alla Goulette, uno dei porti di Tunisi, perché non ha ottenuto dalle autorità locali il via libera all'accosto.

Teoricamente, la compagnia napoletana avrebbe potuto portare indietro la sua nave dall'ultimo porto di provenienza - Palermo - ma ha preferito invece lasciarla ferma a oltranza. L' "Eurocargo" è ripartito solo quando «a bordo provviste, acqua e carburante stavano finendo, ma a breve ne manderemo giù un'altra». Anche a costo di farla viaggiare vuota, perché il rischio per Grimaldi è che gli operatori che avevano la loro merce a bordo della "Eurocargo Bari", non si fidino più a imbarcare su una nave che per volontà della compagnia rischia di passare giorni e giorni ferma in rada alla Goulette.

Il motivo di questo scontro è dovuto alle mire che la Cotunav (la compagnia pubblica di navigazione tunisina) ha sulla stessa rotta delle navi Grimaldi. La società avrebbe spinto i suoi lavoratori a minacciare ritorsioni nel caso in cui a Tunisi fosse approdata la nave di Grimaldi, compagnia dipinta come usurpatrice del lavoro - del resto, bisogna dire che recentemente in Tunisia ci sono stati forti scontri proprio per il crescente malcontento dovuto ai tassi di disoccupazione ormai alle stelle.

I Grimaldi - che sostengono di aver ottenuto questa primavera tutti i permessi necessari per poter approdare a Tunisi - non ci stanno, e così si spiega la loro necessità di mantenere un "presidio" galleggiante a Tunisi, in attesa che la situazione si sblocchi: «Noi su questa vicenda ormai andiamo fino in fondo» fanno sapere dal quartier generale di Napoli. In effetti, su questa vicenda la compagnia ha già provato a muovere le montagne, prima cercando di coinvolgere i rappresentanti dei lavoratori (era pronto un pullman della Filt Cgil campana diretto alla volta di Genova per bloccare una nave Cotunav, ma la cosa non è piaciuta ai vertici centrali del sindacato), poi in Tribunale (chiedendo che fosse il giudice a bloccare le navi), con due ricorsi all'Antritrust e alla Commissione europea, attraverso Confitarma e pure sollecitando i ministeri. Alla Farnesina pare ci sia stato un incontro, mentre dai Trasporti non arrivano segnali di vita.

Lunedì il numero uno della compagnia, Manuel Grimaldi (foto), ha incontrato i rappresentanti di Fit Cisl e Uiltrasporti: «Sta maturando l'idea di condurre un'azione di protesta mirata a sensibilizzare Cotunav - dice Remo Di Fiore, segretario nazionale marittimi Fit Cisl -. I lavoratori dei porti dove sbarca la compagnia, Genova e Livorno, potrebbero bloccare le operazioni per mezza giornata all'arrivo della nave. Una protesta diciamo leggera, ma prolungata nel tempo» che spinga i tunisini a sbloccare la situazione.

Alberto Quarati

Tre saggi per il rinnovo della Presidenza

Roma - Il Consiglio della Confitarma riunitosi oggi a Roma, presieduto da Paolo d'Amico, ha nominato Nello D'Alesio, Giuseppe D'Amato e Alcide Ezio Rosina, quali componenti della Commissione di designazione che procederà alle consultazioni in vista del rinnovo della presidenza di Confitarma del prossimo anno. Il Consiglio inoltre ha deliberato la cooptazione a consigliere di Paolo Cagnoni, armatore della società Mediterranea di Navigazione di Ravenna. Infine, il Presidente d'Amico (foto), nel concludere la riunione ha rivolto un pensiero particolare a Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, i due fucilieri del Battaglione San Marco ancora trattenuti in India, auspicando un loro rapido rientro in Patria.

D'ALESIO, D'AMATO E ROSINA**CONFITARMA, TRE SAGGI PER IL PRESIDENTE
IN POLE PER LA NOMINA C'È MANUEL GRIMALDI**

••• Il Consiglio della Confitarma, presieduto da Paolo d'Amico, ha nominato Nello D'Alesio, Giuseppe D'Amato e Alcide Ezio Rosina, quali componenti della Commissione di designazione che procederà alle consultazioni in vista del rinnovo

della presidenza di Confitarma del prossimo anno. In pole per la nomina c'è Manuel Grimaldi. Il Consiglio inoltre ha deliberato la cooptazione a consigliere di Paolo Cagnoni, armatore della società Mediterranea di Navigazione di Spa di Ravenna.

Uirnet lancia la piattaforma per colpire 12 mld di oneri

ROMA - Abbattimento di oltre il 70% dei tempi di attesa e quindi delle code di camion ai varchi dei principali porti e dei terminal portuali del paese, andando così a colpire nel cuore di quella zona grigia di disservizio attorno ai porti che da sola - secondo una recente analisi di Cassa Depositi e Prestiti - provoca oneri aggiuntivi per 12 miliardi all'anno al sistema paese.

Questo il risultato delle sperimentazioni attuate sul campo dalla Piattaforma logistica nazionale digitale, realizzata da Uirnet Spa. Piattaforma che supererà nella prima metà di Gennaio l'ultimo adempimento tecnico con il collaudo funzionale e prestazionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con 8000 mezzi registrati, 5000 simultaneamente operativi, 253 aziende di trasporto coinvolte, la Piattaforma Uirnet si pone l'obiettivo di fornire entro il 2013 il servizio di razionalizzazione dei flussi, attraverso il preavviso d'arrivo, l'infologistica e il corridoio doganale virtuale, a una flotta di almeno 50.000 mezzi pesanti, rivoluzionando le metodologie e le tempistiche di interfaccia modale fra autostrade e porti, fra mare e terra. L'accelerazione di Gennaio, fortemente voluta dal sottosegretario ai Trasporti, Guido Improta che ha sostenuto e sostiene il progetto, consentirà alla Piattaforma Uirnet di essere a pieno regime sin dall'inizio dell'anno e di fornire anche un importante sottoinsieme dei macro-servizi, disponibili sulla piattaforma (Smartruck, Control tower, Gnoscere, booking, Freight-taxi).

«Rafforzati dal consenso che si è generato presso i trasportatori e dalla conoscenza dei bisogni reali del trasporto su gomma che nella fase delle attese e delle code improduttive, brucia anche la sua marginale capacità di far quadrare i bilanci - ha affermato Rodolfo De Dominicis, presidente e Ad di Uirnet - abbiamo completato il mosaico di rapporti con i gestori di terminal interportuali e lo stiamo definendo anche con i terminal portuali; soggetti operativi che hanno fornito e stanno fornendo tutto quanto necessario, hardware, software e infrastrutture, per il raggiungimento dell'obiettivo. In primis l'Autorità portuale di Genova, cui va il mio ringraziamento».

«Siamo in grado oggi - ha concluso De Dominicis sottolineando il contributo determinante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - di confermare quell'obiettivo di 250.000 utenti in piattaforma che anche solo sei mesi addietro appariva irrealistico».

La sicurezza in mare oggi

Riceviamo e volentieri pubblichiamo una nota del Capitano Superiore di lungo corso Adriano Flego che, dopo quaranta anni di navigazione, si dedica attualmente alla formazione ed all'aggiornamento degli ufficiali della marina mercantile.

ROMA - «Basta scorrere una qualsiasi lista degli incidenti marittimi di questi primi anni del terzo millennio per renderci conto che il progresso tecnologico finora realizzato e nonostante le discussioni nei vari consessi sulla sicurezza marittima sia a livello nazionale che internazionale, anche tramite i media, è stato insufficiente a portare un deciso miglioramento.

Gli elementi che hanno vanificato i vari sforzi per migliorare la sicurezza del trasporto marittimo sono - a mio avviso - i seguenti:

- la pressione commerciale, che fa passare in seconda linea la sicurezza delle persone e del carico;
- la spasmodica riduzione del numero dei membri dell'equipaggio, che per molti imprenditori di oggi sembra ancora essere l'unica soluzione per la riduzione dei costi, piuttosto che concentrarsi su un utilizzo delle risorse umane e tecniche più efficace e produttivo;
- una insufficiente considerazione dei principi dell'ergonomia, che invece dovrebbero essere fondamentali per il rapporto fra uomo, macchina e ambiente in modo che sia conveniente alle esigenze psicofisiche del lavoratore e all'efficienza produttiva dell'impresa marittima;
- la frequente insufficiente competenza nella gestione della nave e del carico, perché il "must" di oggi è possedere la richiesta certificazione documentata (pezzo di carta), invece di una sufficiente esperienza ed adeguate professionalità, capacità e attitudini dimostrate nel tempo con i fatti;
- equipaggi spesso di molte nazionalità diverse e non integrate, dove, in nome della globalizzazione e pari opportunità di lavoro per qualsiasi cittadino del mondo, si è rinunciato alla qualità delle prestazioni mettendo così in posizione favorevole solo i lavoratori dal costo più basso, oltre a mescolare persone culturalmente molto diverse disinformate sulle loro reciproche differenze;
- addestramento insufficiente nei modi e tempi, per cui l'obiettivo non è ottenere la vera efficienza, soprattutto nelle emergenze, ma soddisfare i "requisiti minimi" per legge, con conseguente appiattimento verso il basso del know-how marinaro.

La sicurezza, a maggior ragione in mare, è innanzitutto un problema di cultura, legata ad un adeguato progresso tecnologico, ma con continuo riferimento ai migliori principi della tradizione marinara. Negli ultimi decenni però essa si è insistentemente ed ampiamente scontrata con sempre più pressanti richieste e speculazioni economiche e finanziarie, con riflessi negativi soprattutto sulla sicurezza operativa ed occupazionale.

Il progresso tecnologico è stato spesso interpretato come una via per la riduzione del personale, invece che come strumento per facilitarne il lavoro, e quindi ottenere una maggiore qualità del prodotto. Questo tra le altre cose ha portato ad un falsato senso di maggiore sicurezza ("tanto ci pensa la macchina") e conseguente riduzione della vigilanza, ed è causa di molti incidenti. Altra conseguenza negativa è stata la graduale e continua concentrazione sempre più verso l'alto nella gerarchia di bordo, e quindi in un numero di persone sempre minore della conoscenza necessaria alla gestione della nave, creando così troppo spesso situazioni critiche estreme.

La sicurezza sul lavoro a bordo delle navi è, a mio parere, messa a rischio in conseguenza di vari altri elementi: l'aumento delle funzioni per ciascun singolo lavoratore, conseguente ad un sempre minore numero di risorse umane disponibili, con relativo superaffaticamento per molte categorie di bordo; la troppo frequente inadeguata conoscenza circa il corretto utilizzo delle nuove tecnologie applicate sulle navi; la perdita della maggior parte delle capacità tradizionali caratteristiche dei marinai di una volta per la notevole difficoltà di tramandare dette capacità e valori tradizionali in carriere costruite sul "pezzo di carta" e non sul merito e l'esperienza; la esasperante precarietà del lavoro marittimo, che porta i marittimi ed essere disamorati del loro lavoro e quindi fortemente demotivati; l'incapacità ma più spesso indisponibilità alla valutazione dei pericoli ed all'analisi dei rischi a causa soprattutto del superaffaticamento e di insufficienti motivazioni.

Il codice internazionale ISM per la gestione della sicurezza a bordo delle navi prevede che il personale dovrebbe essere "adeguatamente qualificato ed avere una sufficiente esperienza per lo svolgimento delle sue mansioni", per cui l'insieme di formazione (processo continuo di sviluppo delle facoltà mentali ed intellettuali, dell'educazione e della maturazione emotiva) ed un adeguato e continuo addestramento dovrebbe portare ad una sempre maggiore coscienza e capacità di prevenzione degli infortuni ed incidenti, come affermato anche nel T. U. della Sicurezza sul Lavoro.

L'addestramento a bordo continuativo dovrebbe assicurare che tutti i membri dell'equipaggio siano sempre pronti ad affrontare qualsiasi emergenza. Le relative esercitazioni tramite simulazioni pratiche, ma anche sessioni d'aula, dovrebbero essere organizzate e condotte, con regolare frequenza, in modo che ogni membro dell'equipaggio possa praticare non solo i compiti assegnati, di tipo manuale, di direzione o comando, ma anche, per quanto possibile, la individuale gestione dei comportamenti e reazioni psicologiche, importante soprattutto nelle gravi emergenze.

Un altro problema è rappresentato da una troppo poco incisiva attività di controllo sul trasporto marittimo da parte dei svariati organismi dell'Amministrazione dello Stato, per diverse ragioni, alcune comprensibili altre meno. Forse abbiamo troppe leggi, o troppo confuse, dove c'è una ampia e contorta distribuzione di funzioni e competenze che si incrociano per cui non si riesce ad individuare chi deve fare che cosa e come lo deve fare. E' più facile indicare come capri espiatori i lavoratori del mare, incluse a volte le compagnie di navigazione, piuttosto che riconoscere la poca incisività dell'azione di controllo delle varie attività marittime, ed il troppo lento adeguamento alle mutevoli esigenze e semplificazione della regolamentazione e del sistema marittimo nazionale. A mio parere l'azione per assicurare una maggiore sicurezza in mare dovrebbe essere mirata ai seguenti obiettivi:

- restituire prospettive a lungo termine e fiducia nel futuro, eliminando la cronica precarietà del lavoro marittimo con la semplificazione di tutto quanto è relativo all'impiego della forza lavoro nazionale sulle navi, per rimetterla in gioco e renderla competitiva sia a livello nazionale che internazionale, per cui anche a fronte di un giusto ed adeguato costo maggiore ci sia una reale offerta di una ben maggiore professionalità (e in tempi bui per l'occupazione come gli attuali non sarebbe male);
- uscire dall'appiattimento culturale restituendo il giusto riconoscimento al merito, al sacrificio ed all'esperienza, che proprio nell'odierno scenario di globalizzazione può fare la differenza per ottenere l'efficienza produttiva per vincere la spietata concorrenza globale, cominciando dalla revisione dei percorsi professionali dei lavoratori marittimi di ogni livello e categoria, mirata ad un maggiore impegno formativo e ad una più appropriata e severa selezione;
- ampia applicazione, nelle compagnie di navigazione e a bordo delle navi, dei principi del Codice ISM per una gestione più efficiente della nave con lo scopo di eliminare la possibilità di infortuni ed incidenti e quindi aumentare la produttività ed i profitti;
- un efficace piano nazionale del trasporto delle merci e dei passeggeri (sembra ancora un'utopia) che possa indirizzare l'imprenditoria verso i flussi mercantili e turistici via mare,

terra e cielo utilizzando i mezzi di trasporto più idonei dal punto di vista dell'economicità, della sicurezza e della protezione dell'ambiente naturale;

- individuare ed applicare nei mari di nostra competenza, non solo territoriale ma anche economica, in cooperazione con gli Stati limitrofi, una serie completa di linee di traffico obbligatorie, le aree da interdire a qualsiasi tipo di navigazione e quelle dove permettere solo un traffico limitato, nel rispetto delle regole dell'economia dei trasporti e della protezione dell'ambiente marino, come viene già praticato da tempo in altre aree del mondo».

Pappalardo eletto all'unanimità presidente della Federagenti

ROMA - L'assemblea dei soci di Federagenti ha eletto ieri all'unanimità Michele Pappalardo quale nuovo presidente per il biennio 2013-2014. Pappalardo, 63 anni sposato con due figlie, laureato in Scienze economico-marittime, ha iniziato l'attività di agente e mediatore marittimo sin dai primi anni 70'; dal 2008 ha ricoperto la carica di vice presidente della Federagenti. La candidatura di Michele Pappalardo era stata presentata lo scorso 21 Novembre, dal presidente Filippo Gallo ed accolta all'unanimità dal Consiglio direttivo.

Ringrazio tutti per questa ulteriore manifestazione di stima e fiducia e mi auguro di poterne essere meritevole - ha dichiarato Pappalardo - sono consapevole che il momento che stiamo vivendo è uno dei più difficili. Oggi più che mai è necessaria unità di intenti ed essere in grado di portare all'esterno di Federagenti le nostre istanze nel modo più efficace possibile».

«Desidero nuovamente ringraziare il presidente uscente Filippo Gallo per l'opera svolta - ha continuato Pappalardo - e confermo che mi muoverò nel solco da lui tracciato nel precedente quadriennio».

All'assemblea di Federagenti hanno partecipato il segretario generale di Confcommercio, Francesco Rivolta, il presidente di Assoporti Luigi Merlo, il direttore del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Cosimo Caliendo e il Comandante generale delle Capitanerie di Porto, Pier Luigi Cacioppo.

Fra i temi che il nuovo presidente di Federagenti si appresta ad affrontare vi sono l'evolversi della normativa per le leggi che governano la professione o che sono comunque di interesse principale per la categoria, quale la Legge 84/94 sui porti che stenta a vedere varate le necessarie modifiche: l'autonomia finanziaria, agevolazioni per gli escavi, l'eccessivo numero delle autorità portuali, i servizi tecnico nautici. Tutti temi sui quali unitamente ad altri la Federazione è fortemente impegnata.

«Infine un auspicio - ha concluso il neo presidente - quello di vedere durante la prossima legislatura un cluster marittimo sempre più coeso e determinato e che intervenga con sempre maggiore decisione e frequenza durante la discussione politica sui temi relativi a logistica, shipping e portualità ed anche su questo Federagenti porterà, nelle diverse sedi, il proprio fattivo contributo».

L'assemblea si è svolta presso la sede Confcommercio, a riprova di un rinnovato rapporto di adesione e collaborazione fra la Confederazione e la Federagenti, come anche sottolineato dal segretario generale Rivolta nel corso di un intervento "a tutto campo" sulla situazione economica generale. Al tempo stesso Rivolta ha auspicato che il nuovo Governo voglia rivolgere una particolare attenzione a questo importante settore della filiera dei trasporti e della logistica.

Come noto, Federagenti è la Federazione nazionale degli agenti marittimi. Opera su tutto il territorio nazionale attraverso le 20 associazioni territoriali che coprono tutti i 144 porti italiani (unica associazione imprenditoriale del settore marittimo portuale). Le oltre 600 aziende associate sono attive nel settore container, crociere, tramp (assistenza a navi che trasportano petrolio, carbone e secche alla rinfusa), nella gestione navale, nello yachting (assistenza ad imbarcazione da diporto a motore e vela) e nel brokeraggio (intermediazione e ricerca noli e compravendita navale).

La giapponese Mitsubishi Heavy Industries potenzia l'attività di riparazione e conversione di navi da crociera

Nelle prossime settimane due unità entreranno nel cantiere Yokohama Dockyard & Machinery Works

Il gruppo navalmeccanico giapponese Mitsubishi Heavy Industries (MHI) ha annunciato oggi l'intenzione di potenziare l'attività di riparazione e conversione navale dedicata al settore delle navi da crociera per cogliere le opportunità offerte dall'espansione del mercato crocieristico in Asia.

MHI ha sottolineato di essere la sola azienda navalmeccanica nazionale che costruisce navi da crociera per compagnie straniere nel suo cantiere navale Nagasaki Shipyard & Machinery Works. Nel segmento delle riparazioni e conversioni navali, intanto, il gruppo ha acquisito ordini per lavori di manutenzione e conversione su due navi da crociera di compagnie giapponesi che saranno eseguiti nel cantiere Yokohama Dockyard & Machinery Works tra la metà del prossimo mese e la fine di gennaio 2013: si tratta delle navi *Nippon Maru* e *Fuji Maru* rispettivamente delle compagnie Mitsui O.S.K. Passenger Line (MOPAS) e Nippon Charter Cruise (NCC), che fanno capo entrambe al gruppo armatoriale giapponese Mitsui O.S.K. Lines (MOL).

Sia la *Nippon Maru* che la *Fuji Maru* sono state costruite nel cantiere navale Kobe Shipyard & Machinery Works del gruppo MHI. La *Fuji Maru*, che è entrata in servizio nel 1989 ed è stata la prima nave da crociera costruita in Giappone dopo la seconda guerra mondiale, ha una stazza lorda di 23.235 tonnellate, è lunga 167 metri, larga 24 metri ed ha 163 cabine. La *Nippon Maru*, che è entrata in servizio nel 1990, ha una stazza lorda di 22.472 tonnellate, è lunga 166,65 metri, larga 24 metri ed ha 202 cabine.

Il prossimo mese ad Ancona sarà varata la più grande nave mai costruita dal cantiere navale CRN

Si tratta del megayacht CRN "Chopi Chopi" di 80 metri

Il prossimo 12 gennaio nel cantiere navale CRN di Ancona del gruppo Ferretti sarà varato il megayacht CRN *Chopi Chopi* di 80 metri, scafo in acciaio e alluminio, che sarà la più grande nave da diporto mai costruita dallo stabilimento cantieristico. Nel cantiere, intanto, prosegue il lavoro in vista della cerimonia di varo: lunedì la nave è stata trasferita nelle aree esterne del cantiere e collocata a fianco del grande capannone di 100 metri all'interno del quale è stata costruita. Questa operazione ha reso possibile il montaggio dell'albero, alto oltre otto metri. Ieri mattina il megayacht, di 2.400 tonnellate di stazza lorda, è stato invece posizionato, tramite l'ausilio di carrelli idraulici a motore, nello scalo di varo, il piano inclinato dove nel prossimo mese verranno completate le operazioni pre-varo mentre si proseguirà a lavorare negli allestimenti.

Attualmente nel cantiere di Ancona sono in costruzione ben otto navi da diporto a marchio CRN. A queste si aggiungono contemporaneamente in costruzione cinque maxiyacht a marchio Custom Line.