

RASSEGNA STAMPA 15 MAGGIO 2012

Fonte:



Savona, il lungo tramonto di Canavese

EMANUELE ROSSI

SAVONA. Fronti del porto. A Savona finisce un'era, quella lunghissima del regno quasi ventennale di Cristoforo Canavese alla guida dell'Autorità portuale. L'8 agosto dovrà (dovrebbe) lasciare l'incarico. E per il controllo della poltrona più ambita di via Gramsci si scatena la guerra fredda tra potentati economici, operatori portuali e la politica. A colpi di negoziati segreti, richieste di proroghe, comitati portuali convocati in extremis e promozioni di dirigenti dell'ultima ora. Con il cielo all'orizzonte che si fa scuro, per i moli savonesi, tra le difficoltà di avvio del principale progetto dell'era Canavese (la piattaforma Apm-Maersk a Vado Ligure), il momento no della Costa Crociere e l'ipotesi di accorpamento (o peggio, incorporazione) con palazzo San Giorgio e gli "odiati" genovesi, per direttiva governativa (a seguito della spending review).

Questo lo scenario, ma gli attori? Il ministero ha chiesto ufficialmente, entro fine mese, la "terna" di nomi entro i quali sarà deciso, dopo il vaglio della Regione, il prossimo numero uno dell'authority savonese. Da una parte, i comuni interessati e presenti nel comitato portuale (Savona, Vado, Bergeggi, Albissola) portano avanti la candidatura di Paolo Gaggero, avvocato ed esperto in diritto amministrativo, vicesindaco di Savona. Un nome scelto anche per marcare una discontinuità con la precedente gestione del porto e in particolare (su indicazione del sindaco di Vado Ligure), con la vicenda della piattaforma. Il partito de-

mocratico savonese (e anche Burlando) vedono di buon occhio questa soluzione. L'altro nome che da tempo viene associato alla poltrona di presidente è quello di Paolo Marson, l'ex candidato sindaco a Savona per il Pdl, ex assessore provinciale, un'esperienza da manager del trasporto pubblico locale. Dovrebbe essere lui il nome in-

dicato dalla Provincia e dal vulcanico Angelo Vaccarezza. Personalmente i due non si sopportano, ma Marson si era assicurato la proposta da tempo proprio quando Vaccarezza decise di estrometterlo dalla giunta provinciale.

E il terzo nome? Dovrebbe essere l'espressione del mondo imprenditoriale e del lavoro. Ed è il nome che manca, perché dal presidente della Camera di Commercio (e direttore dell'Unione industriali) Luciano Pasquale ai terminalisti al mondo sindacale (compresi i camalli della "Pippo Rebagliati"), tutti vorrebbero un Canavese-tris. Un'ipotesi che lo stesso Pasquale ha lanciato sotto forma della richiesta di una proroga di un anno di Canavese come commissario per gestire l'avvio della maxi-opera della Piattaforma. Con il precedente simile

del porto di Taranto. L'ipotesi non dispiace nemmeno al centrodestra: primo, perché non si vuole lasciare la partita al Pd («loro hanno già La Spezia e Genova, non si può cedere Savona»), secondo perché tra un anno ci dovrebbero essere le elezioni politiche e a quel punto il posto di numero uno del porto potrebbe fare gola a qualche ex onorevole eccellente (ad esempio Franco Orsi).

Ma l'idea ha incontrato il gelo di Burlando e del Pd in Regione. Tra il presidente della Regione e Canavese le ruggini sono antiche e da via Fieschi è arrivato subito un "niet" all'ipotesi: «Le procedure vanno rispettate, nessuno è eterno».

E allora, tra i moli, serpeggia il malumore e la ricerca di una soluzione alternativa, ma di "continuità", ma che abbia un qualche appoggio politico,

perché altrimenti tra Genova e Roma verrebbe subito cestinata. «In questo momento - dice ad esempio Fulvio Berruti, segretario Filtcem Cgil - c'è bisogno di coesione e di continuità. Che significa, per dirlo chiaramente, che il successore dell'ingegner Canavese alla presidenza dell'Autorità Portuale deve essere un uomo di banchi-

na». Facile a dirsi, meno a farsi. Pasquale sostiene la linea: «Cercheremo un candidato per la terna sentendo tutti gli operatori, ma anche le istituzioni».

Insomma, lo scontro è aperto e i colpi di scena non mancano. In tutto questo, che farà il "presidentissimo"? In pochi credono a un'uscita di scena senza colpo ferire dell'uomo che ha retto le sorti del porto savonese per una ventina d'anni: si parla di un possibile approdo al board del gruppo Gavio, interessato alla logistica dei traffici in arrivo sui moli di Vado.

Tanto per cominciare, però, il presidente ha convocato per oggi un Comitato portuale in extremis (con la vecchia composizione, nonostante si siano svolte recentemente le elezioni per i nuovi membri) con all'ordine del giorno due punti: la promozione di un nuovo dirigente (già in organico) per seguire le dogane e la proposta di un nuovo segretario generale (l'attuale, Emma Mazzitelli, è prossima alla pensione). Il nome ha stupito tutti: il colonnello della Guardia di Finanza di Savona Roberto Visintin. Una scelta che sembra fatta apposta per essere "al di sopra di ogni sospetto" nel momento in cui deve partire un'opera contestata e a rischio di infiltrazioni (secondo la Prefettura) come la Piattaforma Maersk. Ma anche una mossa astuta, che esclude, di fatto, una "poltrona" dal gioco della spartizione politica di centrodestra e centrosinistra. Insomma, che il prossimo presidente sia ancora Canavese o no, la vera battaglia del futuro per Savona è non farsi "fagocitare" dall'ingombrante vicino genovese. E questo basta chiederlo a chiunque, sulle banchine e non: «L'ultima volta quelli ce lo hanno interrato, il porto. Non succederà di nuovo».

L'esperto di finanza sale a bordo

Sorrento (Napoli) - Non un divorzio, né una separazione legale. Di sicuro un matrimonio che ha bisogno di nuove regole per andare avanti. E per cancellare, se possibile, gli errori del passato.

Banche e armatori scelgono il Mare Forum di Sorrento per annunciare che qualcosa di profondo è destinato a cambiare in un rapporto che – tutti lo sanno, pochi lo ammettono – non è mai stato semplice. «Abbiamo accumulato, nei confronti delle banche, un'esposizione di dieci miliardi di euro», ricorda alla platea Nicola Coccia, ex presidente e attuale responsabile finanza di Confitarma. «Otto miliardi riguardano istituti italiani, sei e mezzo i tre big: Monte dei Paschi, Unicredit e Intesa Sanpaolo. La priorità della nostra confederazione e dell'Abi, oggi, è accompagnare gli armatori in difficoltà verso la soluzione dei loro problemi». Verso la ristrutturazione, insomma. Parola che quasi nessuno pronuncia, ma che descrive meglio di altre la situazione di una parte (minoritaria, per fortuna) dello shipping italiano. «Le banche sono disposte ad accettare nuove tempistiche di rientro del debito, senza appesantire i tassi. Anche perché segnali di ripresa ci sono. In questo momento abbiamo toccato il punto più basso del ciclo economico e quello più alto dell'indebitamento: se non succederanno sconvolgimenti, fra un anno e mezzo la crisi sarà superata». E, sottintende Coccia, per gli armatori sarà più facile rimborsare il debito con le banche. A un patto, però: che gli armatori mettano a condizione degli istituti di credito «manager esperti di finanza». I banchieri, in altre parole, vogliono parlare non più – o meglio: non solo - con gli armatori, ma anche con qualcuno che, all'interno delle compagnie, usi il loro stesso linguaggio. Nessuno sarà obbligato, naturalmente, ad assumere un chief financial officer, ma chi non si adeguerà sarà penalizzato a livello di rating.

E' il trionfo dei tecnici sugli armatori tradizionali, sulle piccole e grandi dinastie dello shipping nostrano? «E', semplicemente, la vittoria della qualità, della trasparenza e della professionalità – garantisce Coccia – Le aziende a condizione familiare restano importantissime, perché garantiscono alle banche solidità e serietà pluridecennali. Ma nessuno deve scandalizzarsi se del finanziamento dell'attività, soprattutto di nuove costruzioni, si occuperà un manager». Una svolta epocale che ne anticipa una, se possibile, ancora più clamorosa. «L'idea, che Confitarma ha maturato assieme a Borsa Italiana, è quella di favorire la nascita di “veicoli” quotati in Borsa che abbiano, come finalità, il finanziamento dell'attività armatoriale». Non più armatori direttamente quotati, dunque, ma società indipendenti, gestite da esperti di shipping, il cui compito sarà raccogliere denaro sui mercati da “dirottare” sulle compagnie di navigazione, delle quali deterranno una quota. «Dobbiamo iniziare a ragionare in termini di distretti e reti – spiega Coccia – Lo strumento che stiamo mettendo a punto con Borsa Italiana sarà un veicolo che avrà vincoli precisi. Il primo: niente conflitti di interessi con gli armatori. Il secondo: dovrà garantire almeno tre finanziamenti diversi ad altrettanti soggetti. Dobbiamo favorire la crescita dell'intero settore, non quella di uno o due società». Ma così non si decreta la fine dell'armatore classico, il modello che la stessa Confitarma ha sempre elevato a esempio di perfetta gestione di una società di navigazione? «Non è la fine di quel modello, è la sua evoluzione. Dite che qualcuno si ribellerà? E' presto per dirlo. Io posso solo dire che il cambiamento è necessario». Anche perché il momento, per gli imprenditori dello shipping, è delicatissimo. Quest'anno a Mare Forum gli avvocati accreditati erano il doppio rispetto ai banchieri. Uno dei tanti segni del tempo.

FRANCESCO FERRARI

Bottiglieri: «Non vogliamo speculatori»

Sorrento (Napoli) - Giuseppe Bottiglieri, organizzatore di Mare Forum Italy, è a capo di una delle più importanti e antiche società armatoriali italiane. Con la moglie Ghetty e le figlie Mariella, Alessandra e Manuela gestisce una flotta di 15 navi di proprietà.

Presidente, partiamo dalla richiesta delle banche: non la infastidisce l'obbligo di nominare un manager di estrazione finanziaria in azienda?

«No, assolutamente. Anzi: già oggi abbiamo al nostro interno persone molto competenti in materia finanziaria. Non vedo il problema, davvero».

Qualche suo collega obietterà: le banche dimostrano di non fidarsi più di noi...

«Ma il rapporto di fiducia può restare immutato. E' sufficiente, per esempio, che continuino a essere le aziende a scegliere i propri manager, senza imposizioni dall'esterno. Anche perché non mi pare che i danni più grossi al mondo li stiano facendo gli armatori, in questo momento. Ha visto cosa ha combinato JpMorgan? Ecco, noi quella finanza lì non la vogliamo».

Esperti di finanza sì, speculatori no: il messaggio è questo?

«E' la nostra prima condizione. Non abbiamo bisogno di trucchi, di speculazioni sui derivati, di tutte quelle cose che hanno devastato l'economia. Noi aspettiamo solo il nostro momento».

Ovvero la ripresa dei mercati. Quando arriverà?

«Lo shipping è fatto di cicli. Oggi siamo al punto più basso in assoluto, quindi non ci resta che aspettare di risalire. Passerà un anno, forse un po' di più, ma risaliremo. Sa qual è la cosa che ci fa ben sperare? Le merci, le commodities da trasportare non mancano: se la domanda resta alta, significa che il mondo sta ripartendo. L'Italia, purtroppo, è messa peggio di altri paesi. Ma l'armatore ragiona sempre in termini globali, il nostro è un mondo che non ha confini».

Il suo collega Giuseppe d'Amato continua a ripetere che non ci sarà ripresa se prima non andranno a demolizione le navi più vecchie.

«Ma il processo è già iniziato. La Cina sta convertendo alcuni dei più grandi cantieri da costruzione a demolizione, considerata l'enorme domanda mondiale. La fortuna di noi italiani, invece, è avere flotte molto giovani: essere proprietari di navi che navigheranno per i prossimi venti, venticinque anni è motivo di grande tranquillità. Anche finanziaria».

Che cosa pensa del progetto di quotare in Borsa società finanziatrici di investimenti armatoriali?

«Mi sembra una buona idea».

Voi armatori sarete costretti, però, ad alleanze. Considerata la guerra che vi fate da anni...

«Ma guardi che la nostra non è una guerra, al massimo è invidia. Per quanto mi riguarda, nel 2007 riuscii a mettere attorno allo stesso tavolo quasi tutti i colleghi napoletani per progettare una nave-rigassificatore. Purtroppo pochi mesi dopo scoppiò la crisi e non se ne fece nulla. Ma l'idea era rivoluzionaria. Chissà, magari fra un po' i tempi saranno maturi...».

Francesco Ferrari

Gnv minaccia

«Chiudiamo due linee»

MONICA ZUNINO

La minaccia è pesantissima e dettagliata: 350 esuberi, vendita di due navi, chiusura di due linee nazionali, ricorso all'outsourcing per tre settori aziendali, cambio di bandiera da nazionale in straniera. Il direttore generale di Grandi Navi Veloci forse ha un po' forzato la mano per convincere i sindacati ad accettare un piano di riduzione dei costi che potrebbe passare anche dal taglio degli stipendi, ma sono scenari possibili se la crisi non cesserà di mordere. «Grandi Navi Veloci è una bellissima realtà - dice Ariodante Valeri -, un'azienda che sta investendo, non vorrei arrivare a soluzioni draconiane, ma per chiedere ai soci di continuare a scommettere sulla compagnia ognuno deve fare la sua parte». Toni più morbidi, ma il senso resta lo stesso della lettera-ultimatum inviata

alle segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti che si apre con le cifre: 19 milioni di euro di perdite nel 2009, 38 milioni nel 2010 e previsioni ancora peggiori per il 2011. E si chiude dicendo che in assenza della sottoscrizione, entro cinque giorni, di un'intesa per contenere il costo del lavoro,

Bilancio ancora in perdita

In vista l'addio alla Sardegna

«l'azienda si vedrà costretta» a dichiarare 350 esuberi, personale di bordo e amministrativo, derivanti appunto dalla vendita di due navi della flotta, dalla chiusura di due linee nazionali (che potrebbero essere quelle della Sardegna, le meno interessanti

per la compagnia), dal ricorso all'outsourcing e il cambio di bandiera.

«Non si tratta di una forzatura - spiega al "Corriere Mercantile" Valeri -. Negli ultimi sei mesi abbiamo incontrato le parti sociali e identificato un percorso: la compagnia attraverso un momento difficile do-

vuto a un cambiamento epocale, il prezzo elevato del carburante, e dobbiamo trovare soluzioni. La società ha già effettuato uno snellimento in particolare su dirigenti e quadri con tagli delle spese, per raggiungere un piano industriale sostenibile, ma purtroppo fino a oggi non abbiamo trovato soluzioni con i sindacati». E l'azienda ha già preparato il "piano B": «Gli scenari sono quelli possibili a fronte della situazione macroeconomica» completa il direttore generale.

State davvero pensando ad un cambio di bandiera? «Abbiamo due navi sociali che hanno in organico personale extracomunitario e un costo inferiore rispetto a quello delle altre unità che hanno personale comunitario - spiega Valeri -. Un'azienda come la nostra che

opera su linee internazionali deve pensarci. Vogliamo continuare con lo sviluppo dell'azienda, lo testimoniano le nuove linee che abbiamo lanciato da Sète, ma vogliamo essere competitivi». Le due linee da chiudere potrebbero essere i collegamenti con la Sardegna, Porto Torres e Olbia. «Se devo scegliere fra linee internazionali che mi danno prospettive di crescita o insistere sulla diatriba in corso sui traghetti per la Sardegna, lascio la seconda alle ex compagnie di Stato e alla flotta della Regione sarda, la nostra azienda contributi non ne ha».

I quattro punti, insomma, sono l'estrema ratio, ma non è escluso che ci si arrivi, almeno per una parte, accordo sindacale o no. Intanto il cambiamento dell'azienda è già cominciato.

Presentato a Gioia Tauro progetto dell'intermodale

GIOIA TAURO - «Questo Governo ha la consapevolezza dell'importanza del porto di Gioia Tauro per il sistema Paese». Così il vice ministro allo Sviluppo Economico con delega alle infrastrutture Mario Ciaccia a conclusione del convegno promosso dalla Regione Calabria nel quale è stato presentato lo studio di fattibilità del terminal intermodale di Gioia Tauro. Una struttura che accrescerà le potenzialità dello scalo portuale e che amplierà, così, i servizi intermodali. Non solo transshipment ma anche logistica. Alla presentazione del progetto di gateway ferroviario era presente mezza Giunta regionale. Oltre al presidente Scopelliti, infatti erano presenti anche la vice-presidente Antonella Stasi e gli assessori Luigi Fedele, Giacomo Mancini e Antonio Caridi. In sala con il vice ministro il presidente dell'Autorità portuale Giovanni Grimaldi, l'amministratore delegato di Rfi Italia Michele Mario Elia, quello di Contship Italia Nereo Marcucci, di Medcenter Terminal Container Domenico Bagalà, i sindaci del territorio portuale e il ghera dell'imprenditoria portuale gioiese.

«Il progetto del terminal, predisposto dalla Port Authority è finalizzato - ha ricordato il presidente dell'Autorità portuale Giovanni Grimaldi - ad aumentare la competitività del porto e le funzioni dei servizi di qualità dell'hub portuale di Gioia Tauro che diventerà anche un corridoio intermodale comunitario e nodo di rilevanza nazionale oltre a crocevia di diverse modalità di trasporto».

Grimaldi ha anche ricordato come oggi lo scalo calabrese è uno dei pochi porti del Mediterraneo in grado di accogliere le grandi navi portacontainer di nuova generazione. L'amministratore delegato di Medcenter Bagalà ha ricordato lo stato di crisi dello scalo a causa della competitività e dei costi minori degli scali africani come Port Said. Il terminalista ha chiesto quindi al vice ministro Ciaccia interventi per abbattere le tasse di ancoraggio, la riduzione delle accise sui prodotti energetici ed una fiscalità di vantaggio sul costo del lavoro.

L'amministratore delegato di Rfi Elia ha chiesto regole chiare e non ha chiuso la possibilità che la sua azienda partecipi al bando europeo che la Port Authority si appresta a varare sul terminal intermodale. Chiaro anche il messaggio arrivato dal presidente della Giunta regionale Giuseppe Scopelliti che ha ricordato i vantaggi dello scalo portuale di Gioia Tauro costituiti dalla sua centralità nel Mediterraneo e dalla capacità delle sue infrastrutture. Occorre sopravvivere in questa fase di crisi del settore del trasporto via mare, preparandoci, però, a vincere la sfida del 2015 anno nel quale arriverà la ripresa del settore. Noi - ha concluso Scopelliti - dobbiamo fare un gioco di squadra.

Infine il vice ministro Ciaccia: «Sono qui perché so che Gioia Tauro è un porto strategico per il paese e per l'Europa. Dobbiamo uscire fuori dalla visione dell'opera spot e lavorare insieme alla Regione per rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo». Ciaccia ha anche rassicurato gli operatori sullo sblocco dei fondi riguardanti le tasse di ancoraggio già stanziato nel 2011 e si è detto impegnato a valutare anche le altre richieste emerse nel convegno con la riduzione delle accise e il costo del lavoro.

Corridoio Baltico Adriatico fino a Bari

ANCONA - Abbassare il baricentro dello sviluppo europeo lungo la direttrice baltico - adriatica, attraverso il prolungamento del corridoio Helsinki - Ravenna fino a Bari, e lungo quella tirrenico - adriatica attraverso il segmento della Fano - Grosseto. Questa la priorità per le istituzioni, e per le comunità, le associazioni di categoria, le organizzazioni, gli stakeholder.

«Non ci potrà essere futuro per l'Europa se continuerà a prevalere la strategia tedesco - scandinava con il potenziamento del quadrante nord». Così il presidente della Regione Marche, Gian Mario Spacca, nel suo intervento al Forum "Il prolungamento del Corridoio baltico - adriatico nell'ambito della strategia macro regionale» organizzato ad Ancona da Adriaeco.

«La strategia macroregionale adriatico ionica - ha detto Spacca - è stata scelta per realizzare un grande disegno politico che riporti l'asse gravitazionale dell'Europa verso il Mediterraneo, e per uscire quindi dalla logica del quadrante nord est che vede la centralità del nord Europa, Germania e Scandinavia».

Il quadrante sud est è strategico, ha proseguito Gian Mario Spacca, «perché riguarda l'area più debole del continente che, se non opportunamente valorizzata e sostenuta, rischia di mettere in pericolo la stessa tenuta della Ue. Ecco perché è decisivo avanzare nella strategia macroregionale, per dare forza non ad una sola area, non ad un solo Paese ma ad un disegno complessivo in cui la stessa Unione europea torni protagonista. E il prolungamento del Corridoio baltico -adriatico, in questo contesto, è determinante». Le Marche spingono per ottenere il prolungamento di questa infrastruttura da Ravenna, non soltanto fino ad Ancona, ma fino a Bari.

«Battaglia che a livello istituzionale è già molto forte. C'è stato un pronunciamento all'unanimità di tutte le Regioni d'Europa. Accanto all'impegno delle istituzioni, occorre creare un movimento deciso delle comunità, delle forze sociali, delle categorie produttive, di tutti gli stakeholder: è in gioco il futuro di questa area geografica e dell'Europa». Non solo il Corridoio baltico - adriatico. Nella strategia infrastrutturale delle Marche e delle regioni adriatiche rientra anche il collegamento tra la Spagna e la Turchia, il corridoio tirrenico - adriatico. «Una direttrice - ha rimarcato il governatore - che comprende l'importante segmento della strada Fano - Grosseto su cui l'iter è a buon punto». Le Regioni interessate, Marche, Umbria e Toscana, «stanno lavorando in maniera molto concreta. L'Europa vuole sostenere questa direttrice, ci sono indicazioni favorevoli da parte della Commissione, c'è la disponibilità della Bei, c'è l'interesse da parte di privati riuniti in Associazioni temporanee di impresa a realizzarla, c'è il progetto delle tre Regioni di costituire una società sul modello della Quadrilatero in cui la maggioranza non sia però in mano all'Anas bensì alle istituzioni».

Dunque, c'è «la concreta possibilità che questa infrastruttura possa rientrare nella prossima programmazione finanziaria europea». Tuttavia, il rischio che altre prospettive possano mettere in secondo piano la Fano - Grosseto esiste. «Le risorse - ha detto - sono poche e c'è quindi la necessità di una loro allocazione in base alle priorità. Per noi la priorità è la Fano - Grosseto. Nelle ultime ore è emersa la prospettiva di uno sviluppo della direttrice Livorno - Ancona. Benissimo, ma attenzione a non interpretarla in chiave prioritariamente toscana, con il collegamento Arezzo - Grosseto - Siena. E' necessario preservare il segmento Fano - Grosseto nell'ambito del Corridoio Spagna - Turchia. Quando parliamo di Livorno-Ancona, dunque, dobbiamo con forza far sì che il

collegamento tra i due porti sia prioritariamente impostato sul finanziamento della Fano - Grosseto».

Per il prolungamento fino alla Puglia del Corridoio baltico - adriatico «ci si deve tutti attivare in modo coordinato e sinergico lasciando da parte campanilismi politici e localismi» ha detto Paolo Meucci, della Direzione generale relazioni con i parlamenti nazionali del Parlamento europeo, durante il suo intervento al forum. Fra gli interventi, quello di Alessandro Ricci, presidente dell'Interporto di Bologna, Guido Ceroni, direttore operativo dell'Autorità portuale di Ravenna, Roberto Pesaresi, presidente dell'Interporto Marche, del presidente dell'Autorità portuale di Ancona Rodolfo Giampieri, e del vice presidente del Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio e presidente della Camera di Commercio di Ancona Rodolfo Giampieri. L'on. Carlo Ciccio (Pdl), ha sottolineato la sua insoddisfazione per quanto il Governo centrale sta facendo per far rientrare nel corridoio anche le regioni che al momento non sono state integrate.

Segnali positivi per lo shipping Coccia: crisi ...quasi alle spalle

SORRENTO - Segnali positivi per il futuro dello shipping: a delinearli Nicola Coccia, presidente della Financial Commission Confitarma. «La crisi è quasi alle nostre spalle. Per fortuna in questa fase le banche ci sono vicine», ha dichiarato ieri a Sorrento durante l'ottava edizione di Mare Forum, convegno internazionale, organizzato da Jannis Kostulas e dall'armatore napoletano Giuseppe Bottiglieri, presidente della Giuseppe Bottiglieri Shipping Company.

Al forum hanno partecipato armatori, compagnie assicurative, responsabili dei gruppi bancari di tutto il mondo. La ricetta per segnare la parola fine alla crisi passa dalla cooperazione tra armatori, banche e tutte le aziende satelliti che ruotano intorno al comparto.

«Le crisi sono terribili, questa che stiamo vivendo è una grande crisi, abbiamo analizzato tutti gli aspetti e ci stiamo muovendo per trovare una soluzione. L'unica risposta è muoverci per distretti e soprattutto fare rete», ha affermato Coccia. L'altra notizia positiva è il rapporto con le banche, il sistema di credito italiano, che sta lavorando in sintonia con gli armatori. «Le banche - ha ricordato Coccia - si sono dichiarate disponibili a cooperare per far fronte alle esposizioni dello shipping».

Ma come va il comparto dello shipping mondiale? Le movimentazioni di merce e di risorse? Le assicurazioni? Cosa farà la Grecia? Tanti gli interventi al meeting di Sorrento. La Cina, leader mondiale dello shipping, conta mille cantieri, di cui il 50% è senza commissioni dal 2011: cinquecento di questi sono sull'orlo della bancarotta. Gli effetti di questo evento, è stato detto, si risentiranno in tutto il mondo. L'unico modo per rimettere in moto il settore è quello di svecchiare il parco navi. L'Italia, secondo alcuni osservatori, detiene le flotte più giovani, con un'età media di cinque anni per nave.

Il settore dello shipping essendo collegato tra tutti i Paesi dovrà valutare i cambiamenti in atto, nei diversi settori. Per gli armatori ellenici la situazione del loro Paese va affrontata, secondo George Tsavliris, presidente della Tsavliris Salvage Group, come una grande azienda e per questo servirebbero dei grandi manager per gestirla. Di parere opposto George Gourdmochalis, che vede la salvezza solo attraverso la gestione di una rinnovata classe politica e dirigenziale.

Comitato di Napoli approva il bilancio

NAPOLI - «Tre sentenze del Tar Campania hanno riconosciuto la nostra correttezza amministrativa». E' facendo riferimento alla nota vicenda riguardante il bacino galleggiante che il presidente dell'Autorità portuale di Napoli, Luciano Dassatti, ha aperto la riunione del recente Comitato portuale durante il quale è stato approvato all'unanimità il bilancio consuntivo 2011. Il documento contabile dell'Authority di Napoli registra un avanzo di amministrazione pari a 75.613.081 euro.

La situazione patrimoniale presenta un valore complessivo delle immobilizzazioni pari a 540.868.947 euro. Il risultato economico è pari a 8.825.070,00 euro. Tra le voci di bilancio da evidenziare c'è il valore degli investimenti, finanziati in parte con proprie risorse, pari a oltre 8,5 milioni di euro.

Nel corso della seduta si è discusso del nuovo statuto di Logica, agenzia per la promozione della logistica campana. La società infatti sarà riorganizzata avendo mutato la compagine societaria ora a capitale interamente pubblico. I soci sono la Regione Campania, le Autorità portuali di Napoli e di Salerno, le Camere di Commercio della Regione Campania -Unioncamere. Logica - come è stato ribadito dal suo amministratore delegato, Ernesto Schiano - conserva la natura di soggetto di sviluppo e di promozione del sistema logistico e trasportistico della Regione Campania in integrazione e raccordo con i programmi e le azioni di iniziativa nazionale e comunitaria delle Regioni del Mezzogiorno. «La società non persegue fini di lucro e svolge, nell'interesse e al servizio della collettività della Regione Campania e degli altri Enti pubblici soci, ogni attività connessa allo sviluppo del sistema logistico e trasportistico in ambito regionale, in ambito nazionale, mediterraneo, europeo nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia, economicità e trasparenza» ha affermato Schiano.

Il Comitato portuale, dopo aver discusso e approvato tra l'altro, la previsione di un Comitato tecnico costituito dagli operatori del settore della logistica, ha approvato a maggioranza di dare mandato al presidente Dassatti di votare in sede di assemblea straordinaria della società il nuovo statuto della "società consortile in house".

Sono stati infine approvati all'unanimità lo schema di regolamento per la gestione della rete fognaria partenopea e l'integrazione al "Regolamento attività procedimentale amministrativa demanio portuale e costiero".

Approvato Port Manifesto In Polonia assemblea annuale «Espo»

SOPOT - Si è svolta nei giorni scorsi a Sopot, in Polonia, l'Assemblea annuale di Espo, l'organizzazione dei porti europei. Nell'occasione è stato approvato all'unanimità il "Port Manifesto" dell'associazione dove sono espresse in sintesi le priorità dell'organizzazione. In particolare, il "Manifesto" riassume gli elementi essenziali che confermano l'importanza delle Autorità portuali, le quali devono essere messe in condizione di svolgere il loro ruolo rilevante, nonché di avere una reale autonomia finanziaria, al fine di garantire un'azione efficace di effettiva promozione degli scali, sia in termini di pianificazione degli investimenti, che in termini di sviluppo del retro porto e devono poter svolgere compiti di controllo sulle attività svolte nello scalo. Nel documento è anche evidenziata la necessità di evitare la proliferazione di altre entità o agenzie con competenze simili e l'opportunità che si forniscano soluzioni operative efficienti per i porti, abolendo pratiche restrittive e promuovendo la semplificazione delle procedure.

Assoporti, l'associazione dei porti italiani, ha condiviso i contenuti del "Port Manifesto", alla cui stesura ha dato un contributo propositivo, che conferma la linea che l'associazione porta avanti da tempo in sede nazionale. Nel corso del seminario Espo, il presidente di Assoporti, Francesco Nerli, è intervenuto nella sessione dedicata a "Capacità finanziaria per le Autorità portuali", moderata dal presidente dell'Autorità portuale di Brindisi, Hercules Haralambides.

Nel corso del suo intervento, Nerli ha ripreso il tema dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali, sottolineandone la rilevanza, al pari della necessità di favorire forme di partenariato pubblico - privato. A questo riguardo il presidente di Assoporti ha affermato che «per attivare efficaci forme di partenariato pubblico - privato, è necessario individuare una corretta ripartizione dei rischi economici tra l'investitore privato ed il soggetto pubblico. Ciò per evitare che quei rischi possano scaricarsi interamente sulla parte pubblica e sulla collettività».

Nerli ha concluso rappresentando altresì la necessità di escludere dal Patto di stabilità le risorse pubbliche destinate alle grandi infrastrutture. «Se l'Europa non deciderà di modificare il suo avviso su questo argomento e sul fiscal compact - ha aggiunto Nerli - rischia di rendere impossibile la ripresa».

Una doppia inaugurazione per ormeggiatori livornesi

LIVORNO - Con una cerimonia svoltasi nella sala della "Canaviglia" in Fortezza Vecchia, simbolo della città di Livorno, il gruppo Ormeggiatori e Barcaioli della città toscana ha inaugurato la nuova sede e un nuovo mezzo nautico: la motobarca "Bat II".

Un evento molto partecipato perché, come hanno affermato le autorità che si sono alternate al microfono, «merita grande apprezzamento chi in questo momento effettua investimenti societari». A fare gli onori di casa il presidente Massimo Luperini presidente del Gruppo livornese e il presidente nazionale dell'"Angopi" Cesare Guidi. Hanno risposto all'invito il senatore Marco Filippi e l'on. Silvia Velo, il vescovo di Livorno Simone Giusti, il presidente della Provincia Giorgio Kutufà, il segretario generale dell'Autorità portuale Massimo Provinciali, il comandante della Guardia Costiera ammiraglio Ilarione Dell'Anna, gli imprenditori Piero Neri e Nello D'Alesio.

Molto applaudito l'intervento del presidente Luperini che, dopo aver ringraziato i presenti ha sottolineato che «la nuova motobarca è frutto di due anni di lavoro e rappresenta un importante investimento. Il mezzo è polifunzionale e ci permetterà sicuramente di migliorare il servizio istituzionale che svolgiamo quotidianamente».

La Bat II, ha proseguito Luperini, «è anche garanzia di maggior efficienza per i nostri interventi che hanno una indubbia connotazione pubblica e che svolgiamo sotto il puntuale coordinamento dell'Autorità marittima e che - ha sottolineato - sono remunerati all'interno della tariffa».

Il nuovo mezzo è stato costruito dal cantiere Agromare di Salerno. E' lungo 18 metri, è dotato di due motori da 400 cv, di una strumentazione adeguata alla navigazione entro le 20 miglia ed è abilitato al trasporto di merci e di persone.

Dopo aver dichiarato la disponibilità del Gruppo a svolgere il servizio di ormeggio e disormeggio al rigassificatore Olt, considerato che da sempre gli ormeggiatori «hanno come punto di riferimento il valore della sicurezza, la difesa ambientale, la tutela della vita umana», Luperini ha presentato anche la nuova sede amministrativa posta all'Andana degli Anelli. «E' un sogno che si avvera quello di avere una sede decorosa, accogliente ed ubicata in un'area che presto diverrà il biglietto da visita della città di Livorno per chi arriva dal mare».

Infine il presidente Luperini facendo riferimento alla voglia di liberalizzare a tutti i costi ha paventato «il concreto rischio di trasferire anche in questo settore il "Far West" che oggi regna nella portualità italiana nonostante che il contratto unico ne disciplini ed articoli il lavoro».

Dopo le parole del presidente e dopo un intermezzo di prosa dal titolo "Barche amorrare" che ha ricordato la vita, l'opera, i canti marini e i misteri di Dino Campana, il vescovo di Livorno, Simone Giusti, ha benedetto la nuova imbarcazione. Le cerimonie si sono concluse con il taglio del nastro della nuova sede.

Premuda ha concluso il primo trimestre del 2012 con una perdita netta di 1,9 milioni di euro

I ricavi base time charter sono diminuiti dell'1,3% a 26,4 milioni di euro

Nel primo trimestre del 2012 la società armatoriale italiana Premuda ha registrato una perdita netta di 1,9 milioni di euro rispetto ad una perdita netta di 1,3 milioni di euro nel corrispondente periodo dello scorso anno. I ricavi base time charter sono diminuiti dell'1,3% a 26,4 milioni di euro e l'utile operativo è calato del 19,3% a 1,3 milioni di euro.

«Il risultato del primo trimestre, in calo rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente - ha spiegato oggi Premuda - deriva in larga misura dal negativo andamento dei noli registrato nel comparto dei carichi secchi, con valori ridotti di percentuali comprese tra il 35% ed il 40% circa per le tipologie di naviglio di nostro diretto interesse (handybulk e supramax). Il mercato dei carichi liquidi si è invece posizionato su valori analoghi al primo trimestre 2011, con la sola eccezione (nei comparti di nostro interesse) delle unità aframax product tanker destinate al trasporto di prodotti raffinati (da noi possedute per il tramite della collegata Four Jolly ed impiegate nell'ambito del pool "Taurus", specializzato per navi di tale tipologia) che hanno realizzato valori inferiori del 38% circa. La FPSO *Four Rainbow*, che a breve terminerà il proprio impiego sul pozzo Woollybutt - ha precisato la compagnia italiana - ha chiuso il primo trimestre in leggero utile (era risultata in perdita nel primo trimestre dell'esercizio precedente, per gli effetti - più volte illustrati in passato - derivati dal passaggio di un ciclone nell'area di produzione)».

Circa le prospettive del mercato, Premuda ha rilevato che «il secondo trimestre 2012 si è avviato con noli in significativa flessione rispetto al primo trimestre nel comparto cisterniero, mentre nel comparto bulk il mese di aprile 2012 ha registrato interessanti recuperi delle redditività (nell'ordine del 20% sia per le handy che per le supramax) rispetto al primo trimestre dell'anno, pur rimanendo ancora su livelli non soddisfacenti in valore assoluto. Resta ovviamente assai difficile - ha osservato la compagnia - anticipare il futuro di mercati così volatili ed influenzati da moltissimi fattori, non solo economici. Agli effetti dei possibili risultati della flotta del gruppo, si deve comunque ricordare che il mercato in esame è applicabile al 60% circa del totale del tempo/nave disponibile ad inizio esercizio, mentre il residuo 40% circa era coperto da noleggi ragionevolmente soddisfacenti. Le prospettive di più lungo periodo appaiono fortemente dipendenti dall'evolversi della attuale negativa congiuntura economica che sta ancora condizionando i traffici di molte grandi regioni economiche (Europa, Stati Uniti, Giappone) e dalla situazione finanziaria, con particolare riferimento all'atteggiamento del sistema bancario e al rapporto di cambio euro/dollaro. L'elemento comunque più incisivo è costituito dall'esubero di offerta di tonnellaggio rispetto alla domanda di trasporto, a causa della ancor pesante entrata in servizio di nuove navi consegnate dai cantieri».

Nuovo servizio di United Feeder Services che collega l'Adriatico con l'Egitto

Acquisiti spazi di carico sulle navi della tedesca Hapag-Lloyd

La compagnia United Feeder Services (UFS) offre un nuovo servizio che collega l'Adriatico con l'Egitto grazie all'acquisizione di slot sulle navi della tedesca Hapag-Lloyd. La rotazione del servizio tocca i porti di Damietta, Port Said (Suez Canal Container Terminal), Koper, Rijeka, Venezia, Ancona, Damietta.

Inoltre United Feeder Services ha attivato un nuovo servizi tra la Turchia e il Mar Nero che serve i porti di Marport West, Kumport, Mardas, Novorossiysk-Nutep, Poti.

Lo scorso mese il traffico nel porto di Singapore è diminuito dell'11,6%

La flessione è stata determinata dalla drastica riduzione del volume di rinfuse petrolifere

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Singapore ha registrato un accentuato calo dell'11,6% determinato dalla riduzione del 37,3% dei volumi di rinfuse petrolifere. Lo scorso aprile lo scalo asiatico ha movimentato complessivamente 43,8 milioni di tonnellate di merci rispetto a 49,6 milioni di tonnellate nell'aprile 2011. Nel settore dei container il traffico è ammontato a 27,3 milioni di tonnellate (+5,9%) con una movimentazione di container pari a 2,6 milioni di teu (+5,6%). Le merci convenzionali hanno totalizzato 2,6 milioni di tonnellate (+21,0%). Il volume di rinfuse petrolifere è sceso a 13,0 milioni di tonnellate rispetto a 20,7 milioni di tonnellate nell'aprile 2011, mentre le rinfuse non petrolifere sono calate del 2,3% a 925mila tonnellate.

Nel primo quadrimestre del 2012 il porto di Singapore ha movimentato un totale di 178,3 milioni di tonnellate di merci, con una progressione dello 0,8% rispetto a 176,9 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-aprile dello scorso anno. I carichi containerizzati sono stati pari a 105,1 milioni di tonnellate (+6,3%) con una movimentazione di 10,1 milioni di teu (+6,4%) e le merci convenzionali sono cresciute del 10,8% a 9,8 milioni di tonnellate. Le rinfuse petrolifere sono diminuite globalmente del 12,0% a 56,9 milioni di tonnellate, mentre le rinfuse non petrolifere sono aumentate del 45,0% a 6,4 milioni di tonnellate.

Nel 2013 Costa Crociere raddoppierà la propria presenza in Asia con il posizionamento di una seconda nave

Giovedì “Costa Victoria” farà il suo debutto nella regione sostituendo “Costa Classica”. Da maggio 2013 sarà affiancata da “Costa Atlantica”

Costa Crociere ha annunciato il raddoppio della propria presenza in Asia a partire da maggio 2013 con l'affiancamento di *Costa Atlantica* alla nave *Costa Victoria*. Sinora la compagnia era presente nella regione con una nave, *Costa Classica*, capace di accogliere 1.766 passeggeri, mentre l'impiego di due navi più grandi consentirà di avere a disposizione una capacità giornaliera complessiva di 5.074 passeggeri.

Costa Victoria, che ha una stazza lorda di 75.200 tonnellate e una capacità di 2.394 passeggeri, comincerà ad operare in Asia giovedì prossimo da Shanghai sostituendo *Costa Classica*. A maggio 2013 sarà affiancata da *Costa Atlantica*, nave della stazza lorda di 85.700 tonnellate e della capacità di 2.680 passeggeri. In occasione del raddoppio della presenza nella regione Costa Crociere inaugurerà il nuovo prodotto unico ed esclusivo per il mercato asiatico chiamato “Italy at Sea” (Italia sul mare), caratterizzato da ospitalità, design, shopping, opere d'arte e gastronomia dal tipico stile italiano.

Costa Victoria e *Costa Atlantica* offriranno crociere per i clienti cinesi ed asiatici, ma anche per il mercato europeo, grazie a una varietà di itinerari che includeranno sia crociere brevi che lunghe in partenza da Singapore, Shanghai, Tianjin e Hong Kong.

Giovedì *Costa Victoria* farà il suo debutto nella regione da Shanghai e fino al prossimo ottobre offrirà crociere brevi e di sette giorni da Shanghai verso Giappone e Corea del Sud, dirette a Cheju (Corea del Sud), Yeosu (Corea del Sud), Fukuoka (Giappone), Osaka (Giappone), Kagoshima (Giappone), Wakayama (Giappone) e Hososhima (Giappone). Da novembre 2012 fino a gennaio 2013 la nave proporrà itinerari in partenza da Singapore di una settimana verso Malesia e Thailandia (o di 3 o 4 giorni verso la sola Malesia) con scali a Kuantan (Malesia), Laem Chabang/Bangkok (Thailandia), Koh Samui (Thailandia), Langkawi (Malesia), Penang (Malesia), Port Klang (Malesia) e Malacca (Malesia). Successivamente, sino ad ottobre 2013, *Costa Victoria* partirà da Hong Kong, Shanghai e Tianjin per crociere brevi a Taiwan, Corea del Sud, Giappone Vietnam, che toccheranno Ho Chi Minh City (Vietnam), Da-Nang (Vietnam), Haling Bay (Vietnam), Sanya (Cina), Keelung (Taiwan), Taichung (Taiwan), Fukuoka (Giappone), Kagoshima (Giappone), Cheju (Corea del Sud) e Pusan (Corea del Sud).

Costa Atlantica, invece, da maggio a giugno 2013 offrirà itinerari in partenza da Singapore per sette giorni di crociera alla scoperta Malesia e Thailandia (o per 3 o 4 giorni per la sola Malesia) con scali a Kuantan (Malesia), Laem Chabang/Bangkok (Thailandia), Koh Samui (Thailandia), Langkawi (Malesia), Penang (Malesia), Port Klang (Malesia) e Malacca (Malesia). Per il resto dell'anno, fino a ottobre 2013, la nave partirà da Shanghai per crociere brevi verso la Corea del Sud e il Giappone, alla scoperta di Cheju (Corea del Sud), Pusan (Corea del Sud), Fukuoka (Giappone), Hososhima (Giappone) e Kagoshima (Giappone).

«Dal 2006, quando Costa ha iniziato a proporre crociere in Asia - ha spiegato il presidente e amministratore delegato della compagnia, Pier Luigi Foschi - abbiamo ulteriormente rafforzato e personalizzato il nostro prodotto sulla base delle esigenze e dei desideri della nostra clientela locale.

I risultati soddisfacenti ottenuti sinora ci hanno incoraggiato a incrementare ancora la nostra presenza in Asia. *Costa Atlantica* e *Costa Victoria* porteranno anche in Asia un pezzo di “Italia sul mare”, come Costa ha già fatto con successo in molti altri Paesi durante i suoi 64 anni di storia».

Da quando Costa ha iniziato a operare in Asia, più di 350.000 passeggeri hanno effettuato crociere a bordo delle navi della compagnia impegnate nell'area.

Accordo armatori-banche contro il rischio fallimenti

Allo studio un veicolo finanziario per lo shipping

Raoul de Forcade

SORRENTO. Dal nostro inviato

Un patto tra armatori e banche che disegna nuove regole per entrambi e punta a scongiurare il fallimento delle compagnie di navigazione italiane, verso le quali le banche hanno un'esposizione che ammonta complessivamente a circa 10 miliardi. Nell'ottava edizione di Mareforum, assise di armatori, broker e avvocati dello shipping, organizzata a Sorrento dall'armatore Giuseppe Bottiglieri, si è parlato soprattutto di ristrutturazione dei debiti e di un nuovo veicolo d'investimento quotato, pensato con Borsa italiana, che ha un'impronta di

assoluta originalità nel settore.

Nel corso di un confronto sul quale ha pesato anche lo spettro del recente fallimento di **Deiulemar**, Nicola Coccia responsabile del comparto finanza di Confindustria, ha spiegato alla platea che la confederazione guidata da Paolo d'Amico, ha lavorato, negli ultimi mesi a stretto contatto con l'Abi. «I 10 miliardi di esposizione delle banche - afferma - sono così suddivisi: 2 miliardi provengono da istituti stranieri e 8 miliardi da banche italiane, fra le quali, con 6,5 miliardi, **Mps, Unicredit e Intesa-Sanpaolo**. Occorre dire, però, che gli armatori di cui parliamo sono clienti magari da 20 o 30 anni delle banche in questione e hanno flotte nuove, con navi che hanno meno di 5 anni d'età. Si tratta di compagnie che gestiscono dalle 10 alle 25 unità. Con l'Abi abbiamo, quindi, pensato a fissare delle regole, per fare in modo che le banche possano accompagnare la ristrutturazione delle società indebitate, consen-

tendo loro di avere una moratoria a tassi favorevoli».

In pratica, ha spiegato Coccia, verrà assegnato un rating alle imprese armatoriali, in base al quale le banche decideranno in che misura prolungare la tempistica di rientro del debito senza appesantire troppo i tassi. Un rating che sarà migliore, quanto più l'azienda dimostrerà di essere trasparente e capace di avere una gestione manageriale. Fattore, quest'ultimo, che segna una forte cesura con l'attuale situazione dell'armamento italiano, governato, per lo più, da famiglie. Le banche, insomma, anche nel settore marittimo vorrebbero confrontarsi sempre più con manager esperti di finanza. «L'Abi - ha proseguito Coccia - ora riunirà gli istituti di credito per esporre loro questo progetto e, in capo a una decina di giorni, dovremmo raggiungere l'accordo, fissando regole che consentiranno di accompagnare alla ristrutturazione del debito sostanzialmente tutti gli

armatori che ne hanno bisogno. Pensiamo che il mercato, oggi nel suo momento più basso, ripartirà entro fine 2013».

Sul fronte di piazza Affari, invece, ha aggiunto Coccia, «stiamo pensando a veicoli d'investimento quotati sullo specifico mercato Miv, grazie ai quali gli armatori potranno finanziare le proprie attività e magari comprare navi. Si tratta di strumenti che avranno vincoli precisi, come quello di evitare conflitti di interesse con le compagnie armatoriali di riferimento e di garantire almeno tre diversi investimenti su altrettanti soggetti». «Da parte nostra - ha poi chiarito Massimiliano Lagreca, di **Borsa italiana** - saremo i controllori del processo di quotazione. La capitalizzazione del veicolo d'investimento dovrà essere minimo di 40 milioni con un flottante al 35% e dovrà essere garantita l'autonomia gestionale, con un management con esperienza nel settore».

Maxi-piattaforma Fincantieri per recuperare la Concordia

GENOVA

Un progetto di recupero del valore di 300 milioni di dollari con una serie di strutture subacquee e sistemi di tiro, con pali e cavi di acciaio, che compone una cospicua parte della somma: oltre 120 milioni di dollari. E poi chiatte, rimorchiatori, supply vessel, per un valore che supera i 45 milioni. Il resto sono costi di carburante, del personale, dei servizi, dei materiali. È distribuita così la somma che **Costa Crociere** dovrà sborsare (ma sarà poi rimborsata dall'assicurazione P&I) per il recupero della Concordia, appoggiata su un fianco contro il fondale inclinato dell'isola del Giglio. Un progetto nel quale è stata coinvolta anche **Fincantieri** (il contratto non è ancora firmato ma le trattative sono molto avanzate) per la costruzione della piattaforma subacquea che costituisce il fulcro del piano.

Effetto pesi

Il piano di recupero messo a punto dalla statunitense **Titan Salvage** (rappresentata in Italia dal broker Marco Bertoli), con il supporto dell'italiana **Micoperi** punta a sfruttare i pesi della Concordia per rimetterla in galleggiamento. Mai, prima d'ora, è stato tentato il recupero di uno scafo di queste dimensioni: 290 metri di lunghezza; 35,5 metri di larghezza; peso a

vuoto pari a 44.612 tonnellate. In primo luogo, spiega il progetto, si punterà a stabilizzare la nave con un sistema di bloccaggio, creato attraverso l'impianto sottocosta (sul lato in cui la nave è adagiata) di 78 pali sommersi, per prevenire il movimento dello scafo. Secondo passo sarà l'installazione di piastre di ancoraggio d'acciaio per dare supporto al sistema di bloccaggio e, in conclusione d'intervento, aiutare a rimettere in galleggiamento la nave. Terza fase: posare speciali sacche di cemento sotto lo scafo e riempire in modo da dargli supporto e aiutarlo a fare perno.

La piattaforma

Nel frattempo, chiarisce il progetto, ci sarà stata la costruzione di una piattaforma sottomarina (con una sezione 40 metri per 40), che dovrebbe essere realizzata da Fincantieri. A quanto risulta al Sole 24 Ore, sono in corso trattative col gruppo guidato da Giuseppe Bonò e la piattaforma potrebbe essere costruita nel cantiere genovese di Sestri Ponente. Il manufatto sarà poi installato sott'acqua, in prossimità della chiglia della nave.

I cassoni

Sulla fiancata sinistra, quella cioè verso mare, saranno installati cassoni saldati a un'intelaiatura, a sua volta saldata al

lo scafo. I cassoni saranno completati con degli strand jack, ossia tiranti composti da cavi d'acciaio che passano in cilindri idraulici. I cavi saranno connessi a punti di tiro sulla piattaforma sommersa. Con i cassoni e gli strand jack a posto si inizierà il sollevamento della nave, grazie al fatto che i supporti posati dal lato verso riva eviteranno che la nave possa scivolare sotto la roccia.

Non appena sarà data forza ai cavi tiranti, la nave comincerà a ruotare verso mare, raddrizzandosi. Altri cassoni stabilizzatori, uguali a quelli agganciati al lato sinistro, saranno quindi fissati al lato che era immerso e saranno connessi alle piastre di ancoraggio installate nella prima fase. Una volta dritta e stabilizzata con la chiglia sulla piattaforma sottomarina, i sistemi di bloccaggio sottocosta saranno rimossi. Quando la nave sarà pronta per rigalleggiare, i cassoni saranno svuotati dall'acqua insufflando aria e la Concordia si solleverà dalla piattaforma. I calcoli, sottolinea lo studio, indicano che la nave avrà un pescaggio di circa 18,5 metri. Poi la parte superiore dei cassoni potrà essere rimossa in modo da ridurre il peso della nave e la Concordia potrà essere (in teoria) trainata in bacino.