

RASSEGNA STAMPA 3 APRILE 2012

Fonte:



Ciaccia convoca i presidenti

Roma - Tutti in udienza dal viceministro dei Trasporti: i presidenti delle Autorità portuali incontreranno Mario Ciaccia (foto) la settimana prossima, il 12 aprile, per discutere delle misure più urgenti a favore degli scali marittimi. La stesura del documento che conterrà le richieste è in corso di preparazione ma una cosa già si può dire: sarà accantonata per ora la “madre” di tutte le richieste, ovvero l’autonomia finanziaria, la possibilità cioè per gli scali di auto-finanziare il proprio sviluppo trattenendo per sé almeno parte delle tasse e dell’Iva generata dai traffici.

L’autonomia finanziaria è la chimera dei porti da una decina d’anni: sempre promessa, mai concessa per mancanza di fondi. Chi ha le chiavi è il ministero dell’Economia e, da lì, sono arrivati sinora tutti gli stop, come ha ricordato la settimana scorsa Luigi Merlo all’assemblea Spediporto. Motivo per cui a Ciaccia non verrà riproposto ancora una volta lo stesso dossier, tanto più che non può essere (solo) lui a decidere. Su molto altro però si può fare qualcosa praticamente a costo zero ed è su queste riforme che i porti insisteranno.

Punto uno: i dragaggi. Nonostante alcuni passi avanti fatti negli anni precedenti, le difficoltà per portare avanti i lavori sono grandi per diversi scali. Uno su tutti, il porto di Livorno che giusto la settimana scorsa ha dovuto rinunciare all’attracco di una grande nave Msc che, visto il pescaggio, avrebbe rischiato di incagliarsi. Punto due: le procedure burocratiche per le concessioni e i lavori in porto: per approvare un piano regolatore sono necessari dai tre ai quattro anni, tempi che non sono compatibili con l’evoluzione continua dei traffici che costringono a riprogrammare obiettivi e infrastrutture in maniera più veloce.

Terzo punto: la determinazione delle tariffe per i servizi tecnico-nautici, in particolare il rimorchio. Il problema è stato sollevato dai presidenti di Livorno e Venezia che chiedono siano le Autorità portuali a decidere per evitare rincari a loro dire eccessivi e non giustificati. Tre riforme semplici, a costo zero. Con l’obiettivo di essere approvate in tempi brevi.

Parte la corsa al dopo nerli

Roma - Ricomporre i cocci nel giro di due mesi: in Assoportori è partita la corsa al rinnovo del presidente che coincide con il tentativo di ridare unità all'associazione delle Autorità portuali dopo almeno un paio d'anni di forti turbolenze. Ieri a Roma, sotto la presidenza di Francesco Nerli (foto), i numeri uno degli enti portuali hanno concordato una road map che porti a una candidatura condivisa di qui a fine aprile, ma l'unità è ancora lontana. Lo dimostra il fatto che, a nome di un gruppo di porti che più volte hanno minacciato di uscire dall'associazione, il presidente del porto di Ancona, Luciano Canepa, ha chiesto le dimissioni immediate di Nerli. Richiesta respinta ma indicativa della spaccatura sul giudizio riguardante l'operato del presidente uscente che lascerà nella prima parte di quest'anno.

Ma a dividere i porti italiani che faticano ad assumere posizioni comuni da portare all'attenzione del governo sono molte cose: divisioni politiche tra presidenti indicati dal centrodestra e dal centrosinistra, obiettivi oggettivamente divergenti tra i piccoli scali e gli hub più grandi, rivalità tra Tirreno e Adriatico, divergenze rispetto al giudizio da dare sulle direttive di Bruxelles che spingono per la liberalizzazione. Ma, visto che ci sono anche attriti personali, ieri in Assoportori i presidenti hanno deciso di procedere per tappe vedendosi a Cagliari per una due giorni di studi a fine aprile, stilare lì un minimo di programma comune e, quindi, indicare un nome per la successione. Sempre ammesso che sia uno solo: Luigi Merlo, presidente del porto di Genova, e Paolo Costa (Venezia) hanno chiesto di valutare l'ipotesi di una presidenza a rotazione con l'obiettivo di spersonalizzare il confronto e dare voce a tutte le diverse istanze. Una proposta che però non piace a molti, a partire da Lorenzo Forcieri (La Spezia) che ha fatto presente come «essendoci più di 20 Autorità portuali, passerebbero più di 20 anni prima di aver finito un giro». E allora è caccia al nome che mette d'accordo tutti: ufficialmente, però, ieri non ne sono state avanzate candidature, spiega Nerli. Aggiunge Franco Mariani (porto di Bari): «Mica possiamo scegliere sulla base delle simpatie: prima il programma». Ma nei corridoi i nomi si fanno eccome perché, dietro i nomi, ci sono differenti visioni della portualità italiana. E allora: sul fronte di chi sostiene una portualità agganciata ai corridoi europei fatta di grandi snodi logistici i candidati naturali potrebbero essere Costa, così come Merlo, ma entrambi sanno che una loro candidatura sarebbe vista come pericolosa da parte dei porti più piccoli, che li boccerebbero: tanto è vero che è arrivata da loro l'idea della presidenza a rotazione. Qualcuno ha fatto il nome di Mariani - che pure si dice indisponibile - ma la sua è una candidatura vista da alcuni troppo in continuità con Nerli e troppo connotata a sinistra.

Il nome della mediazione c'è, anche se pochi ne parlano per il rischio di bruciarlo: è quello di Giuliano Gallanti, presidente del porto di Livorno. Sarebbe un uomo di sintesi sotto molti aspetti: è stato presidente di Espo, l'associazione europea dei porti, e ha ben presente i problemi dei grandi snodi logistici italiani anche perché ha guidato il porto di Genova. È stato uomo del Pds, ma intrattiene rapporti cordiali con Canepa, vicino a Matteoli e "capofila dei dissidenti". Lui ufficialmente nega di essere in corsa - «chi lo dice mi vuole male» - ma sono in molti a pensare a lui come uomo di sintesi ed esperienza per uscire dalla bufera di questi anni.

Genova, record storico per il Vte

Genova - Nel mese di marzo il **Voltri Terminal Europa** (Vte) di Genova ha movimentato 108.268 teu (68.595 movimenti). Questo risultato rappresenta il più alto numero di teu mai movimentati in un mese da parte di Vte. Il precedente record era relativo al mese di luglio 2008. I volumi di Vte nel periodo gennaio-marzo 2012, se raffrontati con lo stesso periodo del 2011, sono cresciuti dell'11%.

Nca, un'altra giornata di protesta

Marina di Carrara - I lavoratori dei Cantieri navali Nca di Marina di Carrara hanno proseguito anche oggi la protesta per il futuro dei Cantieri e hanno occupato il viale a mare bloccando la circolazione per circa un'ora dalla 15 alle 16.

I lavoratori sono preoccupati per la mancanza di nuove commesse, visto che la nave delle Ferrovie è in fase di ultimazione.

La protesta è stata sospesa quando è giunta da Firenze la notizia della convocazione di un tavolo nazionale al ministero dello sviluppo economico il 18 aprile.

La convocazione è arrivata nel pomeriggio dal ministero a seguito della richiesta di incontro urgente avanzata dalla Regione con una lettera inviata al ministro Corrado Passera dall'assessore alle attività produttive lavoro e formazione Gianfranco Simoncini.

Costa Concordia, la scatola nera alla Spezia

La scatola nera della Costa Concordia, naufragata tragicamente davanti all'isola del Giglio il 13 gennaio, sarà aperta e duplicata in Liguria, in uno dei locali della Oto Melara della Spezia. L'azienda che fa capo a Finmeccanica è stata infatti individuata dai periti del gip di Grosseto come la più idonea a compiere la delicatissima operazione da cui ci si attende la definitiva soluzione del "giallo" della "Concordia", cioè di quanto avvenne in plancia di comando la notte della tragedia. Proprio la scatola nera potrebbe infatti rivelare lo scambio di comunicazioni avvenuto prima, durante e dopo il tragico impatto contro gli scogli del Giglio. Lo scambio di informazioni fra il comandante Gennaro Schettino, i suoi ufficiali e gli "ospiti" in plancia, con la decisione del primo di passare alla "guida manuale" della nave, fino a condurla contro gli scogli, ma anche le telefonate precedenti e successive all'impatto, potrebbero ora essere riproposte integralmente dallo strumento. Proseguirà quindi in Liguria l'incidente probatorio sulla "scatola nera". Così, infatti, come si diceva prima, ha deciso il collegio dei periti nominato dal gip di Grosseto, Valeria Montesarchio, individuando appunto alla Spezia, nei locali dell'Oto Melara, l'ambiente idoneo alla duplicazione delle memorie digitali del Voyage data recorder (Vdr) della nave e di altre componenti informatiche.

Nel dettaglio, così come è stato spiegato ieri, le operazioni consistono nell'estrapolazione e nello scarico dei dati contenuti nella scatola nera. I periti del gip hanno individuato proprio alla Spezia un ambiente fisicamente idoneo, isolato da interferenze elettromagnetiche. Questa attività - che si svolge con una riunione di periti e consulenti - era già stata fissata per il 27 marzo all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (Ansv) a Roma, ma era poi stata rinviata.

Ora ci si sposterà alla Spezia. Tecnicamente, la duplicazione del Vdr si svolgerà con l'ausilio dei tecnici della ditta tedesca titolare del software informatico per il suo funzionamento, mentre i periti del gip di Grosseto sono affiancati dal Gruppo antifrodi telematiche (Gat) della Guardia di finanza, che ha in custodia parte della scatola nera. Un'altra parte è invece custodita negli uffici giudiziari di Grosseto. E sempre da Grosseto, la scorsa settimana, la Procura ha dato ordine di visionare e acquisire tutta la documentazione relativa alla "classificazione" della "Costa Concordia". Gli uomini della Procura sono così saliti al Rina, il Registro Italiano Navale, appunto l'ente di classificazione dell'ammiraglia della compagnia genovese, che ha messo a disposizione tutta la documentazione relativa alla nave.

Ribaltamento a mare di Sestri il ministero prepara l'assegno

Il silenzio-assenso, quando si dialoga con l'Unione Europea, non esiste. Ma investita delle possibili riserve sulla concessione da parte del governo dei finanziamenti per il ribaltamento a mare di Sestri e per la piattaforma Maersk di Vado, l'Unione non ha mosso riserve. Quindi, si può procedere con quanto già stabilito nell'ultima legge finanziaria (50 milioni di finanziamento, 20 li anticiperà il porto). Per il cantiere di Sestri Ponente sarebbe un ulteriore passo in avanti sulla strada del rilancio. Dato per chiuso soltanto l'anno scorso, lo storico stabilimento genovese ha ritrovato nuovo slancio dell'accordo fra Fincantieri e sindacati che ne ha confermato la vocazione costruttiva in alleanza con i cantieri dell'Alto Adriatico, Marghera e Monfalcone. A supporto di questa affermazione strategica è arrivata la sostanza di una nuova commessa, che scatterà a settembre, e che prevede la costruzione di una chiatta semisommersibile per il trasporto di tronconi di navi da un cantiere all'altro. A fine mese, intanto, verrà consegnata la "Oceania Riviera". Le prove a mare si sono concluse positivamente la scorsa settimana, con tanto di complimenti dell'armatore, e ora ci sta dedicando alla fase finale della costruzione. Si tratta intanto per acquisire nuove commesse nei settori di nicchia, come l'off shore, e si attende il via al ribaltamento a mare del cantiere che, nell'arco di tre anni, farà di Sestri una struttura competitiva a tutti i livelli con gli altri stabilimenti dal punto di vista logistico e infrastrutturale. L'authority sta definendo il progetto definitivo, con l'intervento sul Rio Molinassi, poi sarà pronta a lanciare il bando di gara con i 50 milioni garantiti dalla Finanziaria e sbloccati da Bruxelles nel cassetto.

Alta velocità ferroviaria, ok dall'Europa dopo il terzo valico, la Marsiglia-Genova

La tratta ferroviaria Marsiglia-Genova è stata inserita nel sistema Ten-T, reti di trasporto intermodale considerate strategiche dalla Commissione europea. L'annuncio è l'assessore regionale alle infrastrutture Raffaella Paita, che lo ha comunicato ufficialmente nei giorni scorsi in giunta. Oltre al corridoio Genova-Rotterdam, la Liguria può contare dunque anche sul tracciato Marsiglia-Ospedaletti-Bordighera tra i 10 corridoi di trasporto prioritari a livello europeo da realizzare entro il 2030 che potranno usufruire di un budget messo a disposizione dalla Ue.

«Questo è il risultato anche dell'iniziativa condotta dalla nostra Regione insieme al ministero dei trasporti - ha spiegato Raffaella Paita assessore regionale alle infrastrutture - che si sono impegnati per sostenere, anche in Europa, ogni azione utile all'inserimento della tratta ferroviaria Marsiglia-Genova per collegare Genova a Rotterdam e il Tirreno con il Brennero. A questo punto l'obiettivo è quello di arrivare al più presto ad uno studio di fattibilità della tratta tra Nizza, Bordighera e Ospedaletti per migliorare il servizio attuale e ottenere quindi i finanziamenti europei. Naturalmente questa decisione significa avere più concrete possibilità di reperire i finanziamenti per la realizzazione della tratta già progettata Andora-Finale il cui costo è di 1 miliardo e 500 milioni».

Ora la parola passa al Parlamento europeo per la ratifica della decisione della commissione. Meno europea, ma altrettanto importante sul fronte ligure, la notizia della conferma da parte della giunta della Regione del finanziamento di 2,4 milioni di euro di fondi Fas per la costruzione del ponte sul torrente Sardorella all'altezza di Manesseno nel comune di Santi'Olcese. Alle risorse regionali si aggiungeranno 600.000 euro di finanziamenti della Provincia di Genova per un ammontare complessivo di 3 milioni di euro che saranno utilizzati per decongestionare l'abitato di Manesseno dal traffico pesante, grazie alla nuova circonvallazione.

I lavori di realizzazione del ponte, secondo i programmi, dovrebbero partire dopo l'estate. L'intervento riveste una notevole importanza per Manesseno perché destinato a cambiare la viabilità e migliorare la qualità della vita della zona.

Fitch:« sovracapacità di stiva fino al 2014»

Londra - Secondo la società di rating Fitch il settore del trasporto marittimo globale dovrà sopportare la pressione della sovracapacità di navi fino al 2014, oltre a una crescente crisi di liquidità da parte delle banche.

La scorsa settimana i noli delle rinfusiere Capesize si aggiravano intorno ai 5.000 dollari al giorno, mentre quelli per una super-petroliera si sono attestati sui 36 mila dollari, cioè appena sopra i costi operativi.

Per Fitch dunque «il periodo di sovracapacità durerà fino al 2014, quando l'aumento dei costi per la demolizione, un finalmente ridotto portafoglio ordini globale e un miglioramento della domanda globale potrà portare il mercato più vicino a una situazione di equilibrio». All'inizio di questo mese, un'altra agenzia di rating - si trattava di Moody's - ha previsto che il periodo di difficoltà dello shipping si prolungherà fino al 2013, mentre per Standard & Poor's il settore delle rinfuse sarà comunque l'ultimo a recuperare dopo quello delle cisterne e quello del trasporto container.

Le compagnie marittime, specie nel settore delle rinfuse, già colpite dalla crisi economica globale, da minori entrate e appunto dal fenomeno della sovracapacità, ora si trovano alle prese anche con una minore disponibilità al finanziamento da parte delle banche, che stanno limitando la loro esposizione su operazioni considerate rischiose, mentre asset denominati in dollari - come lo sono comunemente quelli del settore finanziario legato all'economia marittima - sono sottoposti norme più severe rispetto a un tempo. Fitch aggiunge che «il periodo di crisi dello shipping, combinato con una serie di fattori che oggi gravano sul settore finanziario, ha portato le banche a un progressivo ritiro dal settore marittimo. Fino al 2014, oltre alla sovracapacità, è possibile rimarranno anche problemi sui finanziamenti per la realizzazione di nuove navi».

CROCIERE Trend positivo per le navi

Msc punta su Genova Prenotazioni in ripresa

*Valentini: «Siamo ottimisti»
Nuovo sistema per rotte sicure*

Msc conferma Genova come una delle basi strategiche per la compagnia, come confermano i 171 scali previsti nel 2012, e annuncia la ripresa delle prenotazioni sulle navi da crociera del gruppo. «Il mondo delle crociere va avanti. Il trend delle prenotazioni, dopo un iniziale rallentamento, è oggi in ripresa. Per quanto riguarda Msc oggi siamo al massimo dell'occupazione» sottolinea Luca Valentini, area manager Nord Ovest della compagnia crocieristica. Le prenotazioni sono in linea con quelle dello stesso periodo dell'anno scorso, nonostante la tragedia della Costa Concordia. «Il mondo delle crociere è

stato scioccato da avvenimenti che mai nessuno avrebbe pensato potessero succedere tenuto conto della sicurezza delle navi e del livello dei controlli» sottolinea ancora Valentini. E proprio a proposito di sicurezza, ieri a Napoli Msc crociera ha presentato il nuovo sistema che consente di conoscere da terra la direzione esatta delle navi e le manovre in atto a bordo. Di fatto un doppio controllo proprio per evitare ogni possibile incidente.

«I dati anche durante la navigazione oceanica vengono inviati dalla nave al satellite e quindi ai nostri uffici che seguono la rotta minuto per minuto, con un margine di

errore inferiore a cinque metri» spiega Emilio La Scala, general manager dell'ufficio tecnico di Msc crociera, illustrando il funzionamento del sistema VP&MS (Voyage planning & monitoring system) che tiene sotto controllo da terra tutte le navi della flotta.

I sistemi precedenti indicavano la posizione delle navi ma non la rotta ora invece dalla base operativa della Msc Crociere, a Sorrento, una torre di controllo planetaria delle navi ne conoscerà direzione e manovre in atto. Come dire che se dovessero essere decisi "inchini", da terra alla torre di controllo lo sa-

prebbero in tempo reale. «Questo grazie ad un software che abbiamo sviluppato noi stessi e quindi è in esclusiva a Msc Crociere: ogni nave ha un corridoio in cui muoversi per una determinata rotta, noi sappiamo esattamente se la nave resta all'interno del corridoio di sicurezza e in caso di manovre diverse c'è il contatto immediato con il comandante per condividere la nuova rotta» precisa La Scala. Con il nuovo sistema, inoltre, da terra si potrà verificare costantemente anche la potenza generata dai motori di bordo. «Con questo sistema nuovo siamo

ai vertici mondiali per la sicurezza» sottolinea Domenico Pellegrino, direttore di Msc Crociere.

Tornando alle prenotazioni: «Ad oggi abbiamo la stessa offerta di posti letto. Con un po' di regolamentazioni commerciali abbiamo attuato una strategia di riempimento. A maggio avremo una nave in più, Msc Divina, con una capacità di quattromila persone, che comporterà un aumento di posti letto. Avremo quindi un altro gradino da superare. Ma l'attenzione sul mercato è tale che ci porta ad essere ottimisti» completa Valentini.

I NOMI ♦ Entro aprile la prima riunione

Varato il nuovo Comitato portuale Al debutto Del Boca Benvenuti e Ghio

Nella riunione di venerdì scorso c'è stato il saluto al "vecchio" Comitato portuale, la prossima riunione segnerà invece il debutto formale di quello nuovo. Le differenze però sono davvero poche, dei ventuno componenti, infatti, ne sono cambiati solamente tre cui probabilmente si aggiungerà un quarto, perché il ministero dei Trasporti non conferme-

rà l'uscente Francesco Errichiello. Per il resto la novità più rilevante riguarda il comparto dell'autotrasporto che, come indicato dalle categorie, sarà rappresentato da Francesco Del Boca, presidente di Unatras (Confartigianato trasporti, Cna-Fita, Fai, Fiap L., Sna Casartigiani). Esce quindi il segretario nazionale di Trasportounito, Maurizio Longo, che aveva avuto uno scontro feroce con il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo, in occasione del blocco dell'autotrasporto che aveva paralizzato il porto di Genova l'anno scorso. Merlo aveva accusato l'associazione di un atto di "pirateria", annunciato la rottura dei rapporti e avviato le procedure per chiedere i danni. Ma sono state le associazioni a scegliere

un altro rappresentante.

Gli altri due avvicendamenti riguardano il rappresentante dei dipendenti dell'Autorità portuale e uno dei rappresentanti della Filt-Cgil. Nel primo caso Laura Ghio prende il posto di Antonio Cirotto, nel secondo Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica, quello del segretario della Camera del lavoro Ivano Bosco. Riconfermati il comandante del porto Felicio Angriano, il dirigente dei servizi doganali, la

rappresentante delle imprese ferroviarie, e anche quelli di armatori, industriali, imprenditori, spedizionieri, agenti marittimi e di Fit-Cisl e Uiltrasporti. Inoltre nel Comitato siedono il presidente della Regione, il sindaco e il presidente della Provincia.

Le brevi

LAVORATORI ERICSSON VERSO LO SCIOPERO

I dipendenti di Ericsson si preparano alla mobilitazione contro la riforma del mercato del lavoro. Al termine dell'assemblea di venerdì nella sede di Genova i quasi duecento lavoratori presenti hanno votato praticamente all'unanimità la proposta di indire le prime quattro ore di sciopero al più presto, compatibilmente con le norme di legge e comunque entro il mese di aprile, a sostegno della posizione della Cgil sul mercato del lavoro. Sull'articolo 18, intanto, prosegue la discussione nazionale che coinvolge anche la politica

EMERGENZA GASOLIO LE RICHIESTE FITA CNA

La Fit-Cna chiede un intervento immediato del governo per «disinnescare l'aumento indiscriminato dei prezzi che va avanti da mesi». Contro l'emergenza carburante l'associazione dell'autotrasporto ha presentato quattro proposte: la reintroduzione dell'accisa mobile, la sterilizzazione dell'Iva sulle accise, il rimborso sia trimestrale che annuale delle accise per l'autotrasporto e l'intensificazione dei controlli sulle catene distributive. In particolare, la Fita-Cna chiede che si intensifichino i controlli della Guardia di Finanza e che l'Antitrust possa verificare «se e come esistano cartelli economici nella gestione del prezzo dei carburanti alla pompa»

Non si può permettere l'estinzione del grande bacino di carenaggio

Renato Roffi

LIVORNO - Proprio come fa ciascuno di noi quando, di fronte ad una diagnosi infausta cerca di ascoltare un'altra campana, è pensabile e sperabile che l'Autorità portuale di Livorno, a proposito del ripristino dei bacini di carenaggio, alla perizia del Rina spa, commissionata e pagata da Azimut Benetti, vorrà affiancarne almeno un'altra che, in quanto pagata con denaro pubblico, potrà configurarsi a tutti gli effetti come super partes fino a prova del contrario.

Per carità, il Rina è ente d'onore, però il nocciolo della nebulosa questione era se le "sporche" ed autoctone riparazioni navali avrebbero potuto convivere con la recente nobiltà dei "lindi" mega yacht invece, anziché aggredire l'argomento, si è preferito aggirarlo con il denunciare la carenza (tutta risolvibile, secondo fonti autorevoli dell'Authority) di spazi adeguati all'attività della navalmeccanica, spazi che potrebbero essere ottimamente ricavati con l'opportuno tombamento di qualche già ben individuato specchio e, magari, recuperando all'occorrenza qualche area demaniale marittima poco usata dalla concessionaria Azimut, senza contare che il progredire delle metodologie di lavoro e l'elevatissima professionalità dei riparatori navali livornesi potrebbero avviare efficacemente al resto.

Il problema, forse, potrebbe essere individuato in ciò che molti sussurrano e nessuno dice, cioè che, al momento della stipula degli accordi sottoscritti a Roma fra Azimut e i rappresentanti della città alla presenza del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta, sebbene si prevedesse apertamente che l'attività delle riparazioni navali sarebbe dovuta continuare ad essere svolta, alla nuova proprietà si lasciò credere, extra scripta, che il grande bacino si sarebbe avviato verso una lenta e silenziosa estinzione. Non si può escludere che si tratti di pura fantasticheria, resta però il fatto che (casualmente?) da allora la grande infrastruttura, non soltanto fu lasciata deperire, ma, non ostante le ripetute e accalorate denunce presentate anche in sede giudiziaria delle categorie interessate, fu sottoposta ad una serie di offese e di demolizioni che, in quanto mai autorizzate dall'Authority (che ne era comunque a conoscenza), amministratrice del bene per conto dello Stato, possono essere tranquillamente definite arbitrarie.

Il grande bacino livornese, giova ricordare, con i suoi 350 metri per 60, e la sua profondità di quasi 10 metri, è un complesso come pochi in Europa e, con la sua capacità di accogliere navi fino a 30 mila tonnellate, non ha mai tradito le aspettative delle maestranze livornesi contribuendo, anche nei momenti più neri, a compensare le perdite del cantiere navale Orlando sotto le diverse gestioni succedutesi nel tempo.

Oggi che il trasferimento a Livorno del relitto della "Costa Concordia" appare sempre più probabile, oltre che più ragionevole, prende finalmente corpo la speranza che il presidente Gallanti riesca a salvare uno degli elementi più nobili che hanno caratterizzato da sempre il lavoro livornese.

Accogliere la Concordia nel grande bacino di carenaggio non significherebbe soltanto lavoro assicurato per almeno un anno e mezzo, ma restituirebbe anche per l'avvenire al porto di Livorno quell'importantissimo corredo di strutture e di maestranze per le riparazioni navali che un grande scalo marittimo non può permettersi di non possedere.

Nuovo «Prp» a Maggio nel porto di Livorno

LIVORNO - Passi in avanti sul nuovo piano di riassetto funzionale del porto, nell'ultima seduta del Comitato portuale. A distanza di quasi un mese dalla riunione del 7 Marzo, quella in cui era stata avviata la discussione sul Prp, le osservazioni presentate dai membri del Comitato portuale sono state poche e nessuna ha messo in discussione l'impianto generale del progetto. Nel mese di Maggio verrà adottato il Piano regolatore, previa predisposizione delle procedure di valutazione ambientale strategica (Vas), come concordato con regione Toscana e ministero dell'Ambiente.

La fotografia della situazione consegna, insomma, alla città e al porto una road map con un percorso chiaro e definito. Sono persino state superate le resistenze di alcuni imprenditori, che nel Comitato precedente avevano chiesto chiarimenti sulla spartizione delle aree nell'ottica di una piena trasformazione del "Taf" ad area funzionale della crocieristica. Infatti, le previsioni, presentate dettagliatamente dal responsabile per l'Authority del Piano regolatore, Claudio Vanni, parlano di nuove aree in assegnazione al porto passeggeri per circa 92 mila mq, contro i 122 mila mq che verranno dedicati ex novo ai forestali (di cui circa 60 mila rientranti nella immediata disponibilità dell'Autorità portuale e 55 mila, invece, di proprietà privata). La ripartizione delle superfici disponibili tra cellulosa e crociere - è questo il senso del ragionamento - sarà quindi equa.

Nel corso della riunione è stata inoltre accolta la proposta correttiva del presidente della Compagnia Portuale, Enzo Raugei, che ha chiesto di poter destinare transitoriamente al traffico dei forestali la radice dell'Alto Fondale, quella che, per intenderci, va dall'accosto 43 al 45 e che interessa qualcosa come 46.130 mq. «Nessuna obiezione - è stata in sostanza la risposta del presidente della Port Authority, Giuliano Gallanti - purché venga mantenuta per l'area la destinazione finale al porto passeggeri prevista dal Piano regolatore».

E il via libera è stato dato anche alla richiesta di Giorgio Neri (Confindustria) di inserire tra le norme tecniche del Prp un cronoprogramma delle opere, «anche di massima, attraverso il quale poter valutare l'incidenza delle scelte di pianificazione sulla programmazione degli investimenti aziendali facenti parte dei piani di impresa dei singoli operatori». Ovviamente, i tempi e i contenuti di ogni singola opera saranno definiti dettagliatamente nel Piano operativo triennale.

Al Rawdah (Uasc) unità da 7mila teu all'ormeggio al terminal Sech di Genova

GENOVA - Il porto di Genova si conferma scalo strategico per le portacontainer di ultima generazione: è stata accolta al terminal Sech di Calata Sanità, la "Al Rawdah", della compagnia araba Uasc, la seconda nave portacontainer per dimensioni dopo la "Humber Bridge" ad attraccare nel porto storico del capoluogo ligure. Si tratta di un gigante del mare lungo oltre 300 metri, con una portata di circa 7mila container. Il suo arrivo a Genova è stato reso possibile grazie al completamento del programma di costruzioni della compagnia.

«Si tratta di nove navi da oltre 13mila teu di portata che hanno iniziato a scalare i porti del Nord Europa - ha sottolineato Filippo Gallo, general manager Uasc Italy -. Ora per effetto cascata le navi più grandi, che erano posizionate in quell'area, iniziano a scalare i nostri porti. Si tratta di un servizio nuovo che, con queste navi, viene implementato. Significa grande capacità di stiva, nuove rotte e nuove opportunità non solo per la nostra compagnia ma, credo, per il porto di Genova».

La "Al Rawdah" è la prima delle navi più grandi inserite dalla compagnia araba nella linea "Amc1" che collega il Mediterraneo con l'Estremo Oriente.

Msc vara il sistema «controlla-navi»

Vera Viola

NAPOLI

Seguire da terra l'itinerario, individuare la posizione di ogni nave in qualsiasi mare si trovi, con una frequenza d'aggiornamento di secondi e un margine di errore inferiore a cinque metri: tutto ciò è possibile grazie al "Voyage Planning & Monitoring System", sviluppato all'interno di Msc Crociere. «Tracciare il percorso delle navi, in realtà è una prassi diffusa, ma vengono utilizzati sistemi di varia natura che non assicurano la copertura totale - spiega Emilio La Scala, general manager responsabile dell'Ufficio tecnico di Msc Crociere - la nostra compagnia si serve di una tecnologia satellitare in grado di raggiungere le navi ovunque, dalla torre di Sorrento».

Sicurezza è la parola d'ordine a cui la compagnia di navigazione ha voluto dedicare una giornata di riflessioni e di confronto a Napoli, con il vertice della società tutto schierato sull'ammiraglia, Msc Fantasia. Un'esigenza evidentemente avvertita dopo la tragedia della Costa Concordia, sebbene il mercato abbia subito limitate flessioni nei primi tre mesi dell'anno. «Anzi - precisa il managing director Domenico Pellegrino - la domanda italiana è cresciuta del 19% e per Pasqua abbiamo il tutto pieno».

Cresciuta anche la domanda di sicurezza: e così Msc ha deciso di aprire le porte di una delle sue migliori navi per illustrare filosofia di gestione e tecnologie adottate. La Scala spiega: «I comandanti dell'ufficio tecnico pianificano le rotte e tracciano il "Piano di traversata" stabilendo corridoi che le navi devono percorrere. Il comandante a bordo continua ad avere massima autonomia, ma, se si rende necessario uscire dal corridoio prestabilito, agisce di comune accordo con gli uffici di terra della Compagnia. Inoltre, da terra è possibile controllare anche la poten-

za erogata e utilizzata, il numero di generatori in uso, il tipo di combustibile, la velocità». Così accade su tutte le 464 navi di Msc che servono 200 linee, toccando 145 paesi, 335 porti e 5 continenti. Non è tutto. «Sulle navi da crociera - aggiunge La Scala - della categoria Fantasia sono anche montate due sale macchine:

GLI OBIETTIVI

Dal quartier generale di Sorrento un network satellitare monitora posizione e rotta in ogni parte del mondo

l'una sostitutiva della seconda. Misura di sicurezza da poco obbligatoria, ma di cui Msc si era dotata da tempo».

Sicurezza in crociera vuol dire anche video sorveglianza nelle parti comuni, differenziazione dei rifiuti, assistenza medica. «E, infine - spiega Enrico Borniotto, ad di ItalCatering, azienda del gruppo - certificazioni e test continui per garantire la qualità su tutta la filiera alimentare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NUMERI DELLA FLotta

464

Navi

Numero complessivo delle unità che fanno parte della flotta del gruppo Msc

335

Gli scali

I porti toccati dalle unità Msc in 145 paesi e cinque continenti

220

Le linee

Rotte servite da Msc

Ordini in calo per i cantieri

Raoul de Forcade
GENOVA

Il 2012 si è aperto sotto cattivi auspici per la cantieristica. Il bilancio dell'anno precedente conferma, infatti, che il settore è bloccato in una fase di stagnazione che dura dal 2008. Nel 2011, gli ordini di nuove navi hanno registrato una flessione del 18%, rispetto al 2010, attestandosi su 32 milioni di tonnellate di stazza lorda. E, all'interno di un simile mercato, l'industria europea appare sempre più sofferente. Negli ultimi quattro anni, infatti, l'Europa si è aggiudicata tra il 3 e il 6% della domanda mondiale, quota che corrisponde a un volume di ordini insufficiente ad alimentare la propria capacità produttiva. Lo dimostra il fatto che, tra il 2008 e il 2011, 17 milioni circa di tonnellate di stazza totalizzati dai cantieri europei corrispondono alla potenzialità produttiva di un solo anno. Secondo tecnici del comparto, l'attività cantieristica in Europa rischia di

scompare o di essere relegata a singole imprese di eccellenza, capaci di relizzare prodotti hi-tech di successo e competitività elevata.

L'analisi dei diversi comparti della navalmeccanica è piuttosto desolante. A cominciare dal

LO SCENARIO

Il Giappone rilancia sulle unità da crociera Fincantieri studia un'intesa con Stx Europe per il settore delle piattaforme offshore

settore delle crociere, unico in cui il vecchio continente aveva (e per ora continua, ma con difficoltà) la preminenza a livello internazionale, con l'italiana **Fincantieri** leader mondiale, tallonata dai tedeschi di **Meyer Werft** e dalla franco-coreana **Stx France**.

Nel 2011 in Europa sono stati

finalizzati ordini per 10 navi da crociera contro 17 dell'anno precedente, computo in cui è compresa anche la ex nave libica, già in costruzione presso Stx France, è stata appena presa in carico da **Msc Crociere**. A fronte di questa limitata crescita delle commesse, è aumentato però il peso delle navi di dimensioni più piccole. La caduta del settore si legge molto chiaramente confrontando gli ordini del quadriennio 2004 - 2007, ante-crisi, con quelli del periodo 2008 - 2011. Balza gli occhi il dimezzamento del numero di navi (51 ordini nel primo quadriennio contro 21) e il diverso mix dimensionale. Ad esempio, l'americana **Viking Ocean Cruises** (nuovo brand della Viking Rivers) ha stipulato un accordo preliminare con Stx France per due unità da 40mila tonnellate di stazza e 444 cabine, ben più piccole di quelle da 114mila o 140mila tonnellate ordinate, rispettivamente, da **Costa** ed **Msc**. L'ordine, peral-

tro, non è ancora definitivamente assegnato e Fincantieri sta trattando per strapparlo ai franco-coreani. Il gruppo italiano attende, poi, di firmare il contratto per una nuova nave da crociera extralusso del marchio Silversea. È del 2011, inoltre, la commessa di **Aida Cruises** (brand Costa) per due navi, questa volta da 125mila tonnellate, ai cantieri giapponesi **Mitsubishi**. Un ordine pericoloso per la cantieristica Ue, perché lancia i giapponesi tra i concorrenti dell'Europa.

Nel 2011 sono state consegnate 7 navi da crociera, 4 delle quali realizzate da Fincantieri. Per quest'anno è attesa la consegna di altre 7 unità e nel 2013 e 2014 ci saranno consegne per 6 navi l'anno. Per i traghetti, nel 2011 la domanda di *ferries* a livello mondiale è negativa, con ordini intorno alle 160mila tonnellate, contro le 466mila del 2010. Le uniche due commesse per mezzi di lunghezza superiore a 150 metri sono state fatte in Cina. E sono zero gli

ordini di *cruise ferries* oltre i 170 metri. Il 2011 è stato, invece, un anno positivo per le navi miliaresi (30 contratti per oltre 80 unità, contro le 58 navi del 2010) e da record per il comparto dell'offshore, con 39 mezzi ordinati, pari in valore al 27% degli investimenti in navi. Anche le consegne registrano un picco di 33 unità ultimate, contro una media di 20 pezzi del biennio precedente. La cantieristica coreana è leader nel settore, controllando il 65% del portafoglio ordini. Ma anche gli italiani hanno una nicchia di mercato, con aziende come la Rosetti Marino o la stessa Fincantieri.

Non è un caso che, sabato scorso, l'ad del gruppo italiano, Giuseppe Bono, abbia detto che il comparto dell'offshore «è quello su cui dobbiamo puntare». E Fincantieri sta studiando un'alleanza con Stx per rendere più incisiva la sua presenza nel settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA