

RASSEGNA STAMPA 5 FEBBRAIO 2013

Fonte:



Rimorchiatori napoletani, accordo raggiunto

Napoli - E' stato raggiunto l'accordo tra la direzione della Rimorchiatori Napoletani Srl e le rappresentanze unitarie dei lavoratori, che ha consentito di chiudere la procedura di licenziamento collettivo attivata lo scorso 20 dicembre, per affrontare lo stato di crisi economica determinata dalla pesante contrazione delle attività nel Porto di Napoli.

L'accordo stipulato tra le parti, finalizzato a massimizzare la flessibilità nella produzione dei servizi alla clientela, prevede una serie di interventi di strettissimo coordinamento delle attività operative e tecniche di organizzazione del servizio e di manutenzione della flotta, e il riassetto dell'organizzazione dei turni di servizio del personale imbarcato. Evitando qualsiasi penalizzazione ai livelli del servizio di rimorchio portuale e continuando a garantire all'utenza del porto la massima efficienza e sicurezza.

Con l'accordo la Rimorchiatori Napoletani prevede un recupero economico, che unitamente al recente aggiornamento tariffario, permetterà il riequilibrio dei conti della sede operativa di Napoli. L'accordo passa attraverso la revisione anticipata del contratto integrativo triennale con decorrenza dal prossimo primo aprile ed è stato approvato a larga maggioranza dall'assemblea dei lavoratori del Porto di Napoli della Società, che si è espressa a favore della riduzione immediata del 13% della forza lavoro, con 5 pensionamenti e 4 trasferimenti a copertura di organico in altri Porti dove opera la compagnia partenopea.

«Nel futuro - si legge in una nota della società - si aggiungerà, con il ricorso al blocco del turn-over, il pensionamento di altre 3 unità attualmente in organico».

Questo risultato ha scongiurato la procedura di dar corso a 17 licenziamenti, originariamente previsti. Al momento la Rimorchiatori Napoletani non prevede analoghi interventi per gli organici della società operanti negli altri porti di Taranto, Bari e Gaeta.

Marsiglia, merci in flessione del 3%

Marsiglia - Il porto di Marsiglia ha chiuso il 2012 con la movimentazione di 85,8 milioni di tonnellate, il 3% in meno rispetto al 2011. Per le rinfuse liquide vi è stata una flessione è stata del 10% a 56,3 milioni di tonnellate di cui 52,7 milioni di tonnellate di idrocarburi, mentre le rinfuse solide hanno registrato un incremento del 25% a 12,3 milioni di tonnellate. Le merci varie sono cresciute dell'11% a 17,2 milioni di tonnellate. Le merci convenzionali sono cresciute del 25% a 2,5 milioni di tonnellate, la movimentazione record del 13% a 1.062.408 teu, mentre le merci ro-ro sono diminuite dell'1% a 4,2 milioni di tonnellate. Il traffico passeggeri ha registrato un incremento del 4% 2,4 milioni di persone, di cui 1,5 milioni delle linee regolari (+1%) e 890 mila crocieristi (+10%).

L'Adriatico punta su Turchia e Nord Africa

Genova - Con due linee già attive, fra Ancona e Durazzo e fra Bari e Durazzo, e con una in rampa di partenza, la Trieste-Durazzo, Adria Ferries è uno degli operatori più dinamici in questo momento in Adriatico. La nuova linea, annunciata nello scorso autunno, sarà operata dalla "Af Marina", nave acquistata alla fine del 2012 dalla Tirrenia, per cui in passato prestava servizio col nome "Toscana". Si tratta di un ro-pax che può portare 600 passeggeri in 160 cabine e un centinaio di camion. Purtroppo la linea non è ancora riuscita a partire e a portare nuovi traffici a Trieste, a causa di «problemi tecnici - spiega l'armatore della nave, Alberto Rossi, titolare anche dell'agenzia marittima Frittelli Maritime e presidente dell'Associazione agenti marittimi e spedizionieri di Ancona - che si stanno risolvendo. Stiamo concordando con l'Autorità portuale di Trieste le condizioni per avviare il servizio. Vorremmo partire entro il mese di febbraio».

In attesa di risolvere il problema, la "Marina", appena arrivata dopo i lavori di manutenzione dal cantiere di Tuzla, in Turchia, è stata inserita sulle linee esistenti dal porto di Ancona al posto della "Claudia", a sua volta inviata a Tuzla per lavori. «L'aspetto positivo del porto di Ancona - afferma Rossi - è che è uno scalo polivalente, con vocazione di alta qualità sia per i container sia per i passeggeri. Si sta determinando uno scenario di crescita. L'Autorità portuale renderà disponibile una banchina, l'unica pubblica, per qualsiasi tipo di nave, che romperà il monopolio esistente. Fino a oggi c'era un unico concessionario delle gru, non sta a me giudicare la legittimità, ma era una situazione fuori mercato. Adesso qualsiasi impresa che abbia una concessione da articolo 16 potrà lavorare e investire con proprie gru multipurpose». La scelta dell'Authority ha attivato nuovi investimenti, come quello per una gru portuale che dovrebbe arrivare durante queste settimane. Inoltre è in fase di approvazione il nuovo piano regolatore portuale: «Nella sua versione originale è un piano con una visione poco moderna per quanto riguarda le Autostrade del mare, ma si dice che saranno inserite varianti e l'auspicio è che si tenga conto dell'opportunità che le Autostrade del mare rappresentano». Che prospettive di sviluppo hanno i traffici di questo tipo in Adriatico, quali sono le destinazioni più ambite? Secondo Rossi, ci saranno novità soprattutto per quanto riguarda la Turchia e l'Africa settentrionale. «I traffici nazionali lungo l'Adriatico sono troppo brevi per attivare un'Autostrada del mare, l'unica destinazione è la Sicilia, dove arriva il servizio Ravenna-Catania. La Grecia è già coperta dalla Minoan del gruppo Grimaldi, meglio di così non si può fare. Ci sono buone prospettive per Turchia e Nord Africa». E i Balcani? «L'area balcanica un po' meno. I traffici arrivano da Nord e fra Corazia e Serbia funziona la strada fra Zagabria e Belgrado, che è un grande concorrente. Più a Sud, i traffici si concentrano sul porto di Igoumenitsa, che è collegato dalla Ignazia, un punto di entrata incredibile per quando si stabilizzerà la Grecia».

La trasformazione di Gnv

MONICA ZUNINO

Quest'anno segnerà il sorpasso, il cambiamento del mix: il mercato estero nel 2013 per Grandi Navi Veloci supererà quello italiano: 60% contro 40%. È il risultato della volontà di puntare su nuove direttrici di traffico, più "destagionalizzate" rispetto alle tradizionali rotte verso la Sicilia e la Sardegna soprattutto.

«L'azienda si deve "rimodellare"» dice Ariodante Valeri, direttore generale di Gnv. Dopo l'apertura, a metà dello scorso anno, della nuova linea fra lo scalo francese di Sète e quelli marocchini di Tangeri e Nador,

l'intenzione è aprire nuovi collegamenti. «Stiamo guardando all'Algeria e alla Libia - spiega Valeri -. Con l'Algeria è un lento avvicinamento, stiamo andando a guardare molti porti, la Libia è meno stabile ma ha grosse prospettive». Un mercato interessante per passeggeri e merci. E potrebbero esserci anche altre opportunità. «Spazi ce ne sono, anziché mettere tutte le navi sulle stesse rotte in Italia - dice Valeri -. Ma non è una fuga, bensì una ricerca di mercati che abbiamo esigenze reali e accettino la risposta che possiamo dare, pagando il giusto costo».

La Sardegna? «Non credo che la prossima stagione estiva sarà

brillante. In previsione abbiamo sempre i collegamenti Genova-Porto Torres e Genova-Olbia, per un periodo più breve, come nel 2012». Se l'andamento non sarà positivo? «È possibile un disimpegno» taglia corto Valeri che non vorrebbe spendere energie su un mercato che è in perdita.

«L'azienda è operativamente giovane, vogliamo cambiare, stiamo cercando strade nuove, stiamo rivedendo tutti i processi operativi, i meccanismi di ingresso e costruzione del prezzo. Il cambiamento è in corso, per

questo vogliamo avere tutta la struttura che ci segua, condivida e capisca» continua Valeri che inquadra in questo senso anche i 94 esuberi dichiarati per il personale di bordo su cui la trattativa inizia questa settimana. «Il mio compito è rendere l'azienda snel-

la e competitiva di fronte allo scenario che ha di fronte - spiega Valeri -. Non è il costo del lavoro che fa vincere o perdere la partita, ma è un elemento. Dobbiamo essere capaci di innovare

e rendere la struttura coerente con quello che facciamo, non inchiodarla a quello che non c'è più». Significa tagliare nove categorie, a cominciare dai capicucchi, ad esempio. «Non faccio crociere ma traghetti, e ci sono figure che non sono coerenti con questo. Abbiamo la necessità di essere competitivi con i nostri concorrenti» continua. Sui marittimi in realtà l'ipotesi iniziale era quella di una riduzione degli straordinari, ma non è diventata realtà.

I conti del 2012 non sono ancora completi, ma i

primi dati segnano un seppure lievissimo miglioramento. «La perdita si è ridotta, è un segnale che si è invertito il trend» dice Valeri che vedrebbe di buon occhio, come "regalo" del prossimo governo quella che definisce una «Yalta del

mare: regole comuni che valgono per tutti in tutti i porti, mentre oggi c'è una pluralità di regole che sono applicate in funzione di chi governa ciascuno scalo» conclude.

Perdita
ridotta
nel 2012

Trattativa
sui 94
esuberi

IL COMPLEANNO

LA COMPAGNIA NATA VENT'ANNI FA

Quest'anno Grandi Navi Veloci compie vent'anni. Vent'anni da quando, nel 1993, fu varato il "Majestic", il primo dei cruise ferries inventati da Aldo Grimaldi che lanciò allora una nuova filosofia del viaggio in traghetto, con mezzi eleganti e flessibili. Adesso la parola d'ordine è ridurre tutti i costi, anche perché il prezzo dei combustibili,

incide per il 43,5% sui costi e non potendo modificare questa voce si devono ridurre le altre. Grandi Navi Veloci, oggi è al 50% della Marininvest di Gianluigi Aponte e per il 43,40% di Investitori associati. Conta su una flotta di dieci navi, di cui due a noleggio. Oltre a quello dei vent'anni dell'azienda, Gnv festeggia nel 2013 anche un altro compleanno, quello dei dieci anni della linea con la Tunisia.

Pale eoliche, led luminosi, navi con la spina la sfida verde dell'Enel scommette sul porto

Sarà il colpo più scenografico dell'operazione verde del porto di Genova. Quelle pale eoliche che verranno issate sulla diga foranea del terminal di Voltri rappresenteranno simbolicamente la svolta di uno scalo che, primo in Italia, ha presentato un piano regolatore ambientale e ora scommette sulle fonti rinnovabili. Un porto che fa ancora i conti con una centrale alimentata a carbone (e che verrà definitivamente chiusa nel 2017, tre anni in anticipo sulla concessione) e che ora guarda al vento, ma anche al sole per il suo fabbisogno di energia.

A firmare i progetti è l'Enel

(a cui fa capo la stessa centrale a carbone) attraverso tutte le sue società e divisioni controllate. Così, il progetto appena depositato in Regione, e relativo appunto alle pale eoliche sulla diga di Voltri, è firmato da Enel Green Power. Ma particolare interesse riveste in porto anche la sfida delle "navi con la spina", vale a dire l'elettrificazione delle unità ferme all'accosto. Qui si inizierà dal settore delle riparazioni navali, che per più tempo costringe le navi alla sosta. Evitare l'accensione dei motori e garantire le operazioni a bordo con una "spina" è l'obiettivo dello scalo.

Un capitolo altrettanto interessante, e ancora da definire operativamente visto che comporta un investimento significativo, è quello dell'illuminazione dello scalo. Anche la città sta riflettendo su un nuovo modo di illuminarsi, risparmiando sui consumi senza rinunciare alla luce. E non a caso, l'idea è uno dei punti di forza del progetto di Genova "smart city" in cui l'Enel è partner del Comune. Il porto consente però di anticipare i tempi. La soluzione potrebbe essere garantita da nuovi punti luce alimentati a led luminosi. Una soluzione che consente un risparmio di consumi (e quindi di costi) notevole e che non pregiudica l'attività portuale che per motivi di sicurezza deve garantire sempre alti standard.

«Io non commissario la Port Authority»

LIVORNO Si è conclusa in un nulla di fatto la terza commissione consiliare riunitasi ieri pomeriggio con lo scopo di redigere un documento per chiedere al sindaco, come si legge nella bozza, «di farsi portavoce nei confronti del presidente dell'Autorità portuale per seguire gli indirizzi del consiglio comunale». Al centro del dibattito il discusso via libera ottenuto dal presidente Gallanti dal comitato portuale per la nomina di un advisor che determini il valore delle quote della società Porto 2000 in mano all'Autorità portuale, al fine di una cessione. «Questi termini indicano un commissariamento dell'ente - interviene Alessandro Cosimi - Ognuno ha le sue competenze, all'interno di esse l'Autorità portuale fa i passaggi che ritiene opportuni. Alla fine queste procedure dovranno ottenere il via libera dal comitato portuale ed è questo il consesso in cui il Comune può far valere l'interesse pubblico». Il documento resta quindi in sospeso, i capigruppo dovranno rivedersi ma l'occasione è servita comunque al sindaco per puntualizzare su alcune questioni sollevate dalle forze politiche. «Come mai questa accelerazione sulla dismissione delle quote? - si chiede il consigliere Idv Andrea Romano - E' vero che lo impone una legge ma non vorrei che la velocità danneggiasse l'interesse pubblico. Si parla di permettere l'apertura di outlet sulle banchine. Attenzione, così affonderemo definitivamente il commercio cittadino». E se Cosimi stigmatizza la questione sui tempi, «non ha senso parlarne: per l'abbassamento delle quote al di sotto del 50% si sono già espressi ufficialmente cinque volte i sindaci revisori e la Corte dei conti». Il futuro assetto delle banchine serve invece al sindaco per spiegare che è proprio «la prerogativa della programmazione territoriale, con la definizione del piano regolatore portuale, la carta per poter dialogare con l'Autorità portuale su questo punto. Se palazzo Rosciano vuole una valorizzazione deve avere una collaborazione con noi. E' il consiglio comunale che decide sui futuri assetti territoriali». Se quindi il futuro assetto del porto è ancora tutto da scrivere, i consiglieri Bartimmo (Rc), Giannini (Sel), Tamburini (Pdl) e Lamberti (Confronto per Livorno) si chiedono che senso abbia «nominare un advisor per valutare una società che tra due anni, a seconda di come si svilupperà il porto, potrebbe valere molto di più di adesso?». E Gallanti? Aveva già annunciato la sua assenza per un'influenza. Carlo Fantoni

Italiana Coke rileva Terminal Rinfuse Genova per circa 10 milioni di euro

La società ha in concessione l'area delle rinfuse all'interno del porto del capoluogo ligure

Italiana Coke, società di intera proprietà della famiglia Ascheri e principale punto di riferimento a livello nazionale ed europeo per la fornitura del coke destinato agli impieghi industriali nei settori automotive, siderurgico, edile, zuccheriero e alle fonderie di ghisa, ha acquisito per circa 10 milioni di euro da Terminal Rinfuse Italia (RFI), società del gruppo Euroports, il 100% di Terminal Rinfuse Genova (TRG), newco che ha in concessione l'area delle rinfuse all'interno del porto di Genova.

Terminal Rinfuse Genova si sviluppa su un'area di circa 154.000 metri quadri, è dotato di tre banchine per un totale di circa 1.500 metri su fondali fino a 12 metri ed è servito da otto gru e 3.000 metri di nastri trasportatori con macchine di messa a parco, ripresa e impianti per la caricazione di treni blocco. Il terminal dispone anche di due magazzini coperti rispettivamente di 40.000 metri cubi e 30.000 metri cubi.

Con questa operazione Italiana Coke rafforza il suo ruolo di terminalista in Liguria nel settore delle rinfuse affiancando il terminal di Genova al Terminal Alti Fondali di Savona di cui detiene il controllo.

Italiana Coke ha reso noto che il piano industriale, per il rilancio del terminal e il recupero della posizione competitiva dello stesso a livello nazionale e internazionale, prevede circa 13 milioni di euro di investimenti in tre anni in larga parte destinati all'ambientalizzazione del terminal e alla ristrutturazione delle aree e delle attrezzature di sbarco e movimentazione delle merci. Sotto il profilo merceologico è stato previsto un consolidamento degli attuali traffici con graduali incrementi nelle rinfuse bianche ed è già allo studio un allargamento alle rinfuse agroalimentari.

Italiana Coke ha precisato che a livello occupazionale si conferma il mantenimento dell'organico attualmente in forza presso Terminal Rinfuse Genova.

Il consiglio di amministrazione di Terminal Rinfuse Genova è composto da Augusto Ascheri (presidente), Massimo Busdraghi (amministratore delegato) e Franco Bagnasco (consigliere).

MSC ha acquisito una quota nel container terminal del gruppo Hanjin Shipping nel porto di Long Beach

L'investimento nello scalo californiano segue quello effettuato a fine 2012 dal gruppo francese CMA CMG

Il gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) ha acquisito una quota in Total Terminals International (TTI), la società del gruppo armatoriale sudcoreano Hanjin Shipping che gestisce un container terminal dedicato al Pier T del porto di Long Beach. Lo ha reso noto il direttore generale della Port of Long Beach, J. Christopher Lytle, ricordando che MSC è già presente con un investimento nel porto californiano possedendo una quota in SSAT Long Beach, società del gruppo SSA Marine che gestisce il terminal al Pier A dello scalo, e sottolineando che si tratta della seconda iniziativa di questo tipo da parte di un gruppo armatoriale nell'arco di poche settimane seguendo l'acquisizione di una quota nel Pier J effettuata dal gruppo francese CMA CMG a fine 2012 (~~informARE~~ del [13 dicembre](#) 2012)

Ad ABB un ordine di 40 milioni di dollari per estendere il terminal di esportazione della raffineria ENI di Taranto

La fine dei lavori è prevista per agosto 2015

Il gruppo ABB si è aggiudicato un ordine del valore di 40 milioni di dollari per estendere il terminal di esportazione della raffineria di Taranto di ENI. Il progetto ricade nell'ambito del piano del gruppo energetico per migliorare le infrastrutture dell'impianto e assicurare una connessione affidabile con il giacimento petrolifero onshore di Tempa Rossa, situato nell'alta valle del Sauro, in Basilicata.

La raffineria è situata vicino al terminal di esportazione ed è collegata al giacimento tramite un oleodotto sotterraneo già esistente. Il progetto prevede l'estensione dell'attuale pontile presso la raffineria di Taranto, nella baia di Mar Grande sul Mar Ionio. Il pontile avrà cinque bracci di carico, con una capacità di spedizione di 3.000 metri cubi all'ora. Per garantire lo svolgimento in sicurezza delle attività di carico e l'ormeggio delle navi durante il carico del greggio, ABB fornirà nuovi sistemi elettrici, tutte le apparecchiature meccaniche e i sistemi di automazione necessari. La fine dei lavori è prevista per agosto 2015.

«Questo nuovo progetto - ha spiegato Veli-Matti Reinikkala, responsabile della divisione ABB Process Automation - aiuterà ENI a migliorare le infrastrutture locali per il trasporto del petrolio ed evidenzia le competenze, le capacità e le risorse locali di ABB nel gestire, fornire ed eseguire con successo progetti completi per l'industria dell'oil and gas». Il progetto sarà realizzato dal Centro di Eccellenza per gli impianti oil and gas di ABB in Italia, che sarà responsabile dell'ingegneria, dell'approvvigionamento e della costruzione (EPC) del nuovo impianto, inclusa la gestione generale del progetto e il precommissioning.

Nel quarto trimestre del 2012 Royal Caribbean Cruises ha accusato una perdita netta di 393 milioni di dollari

Sul risultato pesa una riduzione del valore degli assets della filiale Pullmantur per 385 milioni di dollari. Fain: continuiamo ad avere fiducia nel marchio spagnolo

Nell'ultimo trimestre del 2012 il gruppo crocieristico statunitense Royal Caribbean Cruises ha registrato una consistente perdita netta che è ammontata a -392,8 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 36,6 milioni di dollari nel corrispondente periodo del 2011. Il risultato trimestrale del 2012 include una perdita per riduzione del valore degli assets della filiale spagnola Pullmantur pari a 385,4 milioni di dollari. Il gruppo ha spiegato che conduce su base regolare un'analisi del valore contabile dei propri assets e che in passato sono stati evidenziati i rischi connessi con Pullmantur e con la situazione dell'economia della Spagna, mercato che ha registrato una riduzione delle prenotazioni e dei prezzi delle crociere a causa delle ulteriori misure di austerità assunte nella nazione iberica, del persistente impatto del naufragio della *Costa Concordia* e di altri fattori. Royal Caribbean Cruises ha precisato di aver di conseguenza registrato un impairment charge complessivo di 413,9 milioni di dollari. «Se da un lato è stato opportuno registrare adesso questa perdita di valore - ha sottolineato il presidente e amministratore delegato del gruppo statunitense, Richard D. Fain - continuiamo ad avere fiducia e manteniamo il nostro impegno rispetto al marchio Pullmantur. Nonostante le terribili turbolenze economiche che hanno reso difficili diversi anni - ha aggiunto - il team manageriale di Pullmantur ha compiuto un eccellente lavoro nel mantenere la posizione di leader del mercato del marchio e nel contempo nel diversificare la provenienza da nuovi mercati della clientela».

I ricavi totalizzati nell'ultimo trimestre del 2012 dal gruppo sono aumentati dell'1,7% attestandosi a 1.806,1 milioni di dollari e il risultato operativo è stato di segno negativo e pari a -281,3 milioni di dollari rispetto ad un utile operativo di 106,2 milioni di dollari nel periodo ottobre-dicembre del 2011. Nel quarto trimestre dello scorso anno i passeggeri ospitati a bordo delle navi della flotta del gruppo americano sono ammontati ad oltre 1,1 milioni di unità, in calo del 4,8% rispetto a 1,2 milioni nello stesso periodo del 2011.

Royal Caribbean Cruises ha archiviato l'intero esercizio annuale 2012 con un utile netto di 18,3 milioni di dollari, in calo del 97,0% rispetto a 607,4 milioni di dollari nel 2011. I ricavi sono aumentati del 2,0% a 7.688,0 milioni di dollari e l'utile operativo è ammontato a 403,1 milioni di dollari (-56,7%). Nel 2012 la flotta del gruppo ha trasportato complessivamente oltre 4,8 milioni di passeggeri, un numero analogo a quello dell'anno precedente.

Un protocollo per individuare i rappresentanti dei lavoratori

CIVITAVECCHIA - Sottoscritto un protocollo di intesa per l'individuazione del Rappresentante dei lavoratori della sicurezza di sito produttivo (Rlss), una figura importante nell'attività di prevenzione in materia di sicurezza e igiene del luogo di lavoro. Il protocollo stabilisce le relative modalità per la designazione dell'incarico da parte dei lavoratori dello scalo. Il presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti e le organizzazioni sindacali di categoria Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-Trasporti, rappresentate da Fabrizio Tola, Donatella Bruno, Domenica Barbera e Gennaro Gallom, si sono detti soddisfatti dell'accordo: «Con questo atto - hanno spiegato - si va a colmare una lacuna del nostro sito produttivo a cui mancava una figura di tale spessore professionale e che è espressione diretta dei lavoratori portuali». «L'Rlss va a completare - ha proseguito Monti - la prima parte del programma "porto sicuro", iniziato un anno fa in collaborazione con la Asl e la Capitaneria di Porto, che ha visto tra i suoi momenti più significativi le attività di prevenzione con i rappresentanti del servizio di prevenzione e protezione e i responsabili dei lavoratori di sicurezza aziendali e la pubblicazione di più di mille volumi sul tema della sicurezza distribuiti alle figure chiave della sicurezza in porto. Per l'Authority - ha concluso - il principio "Safety first" è da intendersi come un elemento del vantaggio competitivo e non un ostacolo al mercato».

«Uno scalo efficiente»***Livorno un «ponte» fra Italia e Asia***

LIVORNO - «Avete destato la nostra curiosità per il buon livello di efficienza che avete saputo raggiungere nella sicurezza. Ci hanno detto che in questo campo siete tra i migliori. Vorremmo attivare una collaborazione che ci consentisse di formare da voi i nostri giovani: sulla port security avete molto da insegnarci ». Queste le parole pronunciate dall' ambasciatore della Repubblica di Indonesia, August Parengkuan, durante lo scambio di battute con il presidente dell' Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, in occasione della visita compiuta nel porto toscano. Una visita che è anche «un importante segnale di attenzione da parte di una delle più floride economie del mondo» commenta l' Authority livornese. Nel colloquio tra il presidente Gallanti e l' ambasciatore indonesiano è emerso il reciproco interesse a sviluppare un rapporto che vada al di là delle convenienze congiunturali. I due hanno avuto modo di parlare delle prospettive di sviluppo del porto livornese e delle East. «Livorno - ha auspicato il presidente dell' Authority - può diventare nel Mediterraneo il ponte, non solo commerciale, tra l' Italia e l' Asia ».

Il Bel Paese è infatti il terzo esportatore europeo dell' Indonesia, dopo Francia e Germania. La Tigre del Sud Est Asiatico, con i suoi 240 milioni di abitanti, le abbondanti risorse naturali, quali petrolio e gas naturale, e le enormi piantagioni tropicali, è, assieme alla Cina, l' unico del G-20 a non aver conosciuto la recessione innescata nel 2008 dalla crisi dei mutui subprime. Nel 2012 il suo pil ha registrato un balzo del 6% rispetto all' anno precedente. Oggi Giakarta, dopo la crisi del '97, ha recuperato un ruolo centrale negli assetti geopolitici e si pone, anche nei confronti del nostro Paese, come un dominus nel settore alberghiero, nella ristorazione, nell' alimentare e nel comparto automobilistico. Da gennaio a settembre del 2012 gli investimenti provenienti dall' Italia sono stati pari a 7,4 milioni di dollari, contro i 6 milioni del 2011.

Le petroliere trainano la ripresa dei traffici

**La d'Amico
potenzia la flotta
con 12 nuove navi
per merci e greggio**

Raoul de Forcade
GENOVA

Primi segnali di ripresa per lo shipping. Venti a favore giungono da una fetta di mercato, quella delle navi cisterna, che, negli ultimi tempi ha sofferto molto il crollo dei noli. Ma benché le grandi petroliere per il trasporto di greggio continuano a sentire il peso della crisi, qualcosa sta cambiando per quanto riguarda le product tanker, cioè le unità adibite al trasporto di prodotti petrolchimici lavorati.

Secondo la società di brokering internazionale Platou i volumi di traffico marittimo per queste navi segneranno un aumento annuale del 4-5% per i prossimi anni, a fronte di una domanda di petrolio in crescita dell'1-1,5%. Una situa-

zione che sta spingendo alcuni armatori, nonostante l'ormai nota overcapacity della flotta mondiale, a ordinare comunque nuove unità. È il caso della società di navigazione d'Amico che ha assegnato commesse per 12 navi (6 tanker e 6 portarinfuse) e ritiene che il mercato stia entrando in una nuova fase. L'azienda, che ha una flotta di 100 navi ed ha appena compiuto 60 anni, è al nono posto al mondo sia come gruppo di shipping che come compagnia di navi cisterna, con la d'Amico international shipping, quotata alla Borsa italiana. Proprio quest'ultima, è reduce da un aumento di capitale pari a 65 milioni di euro, avvenuto a dicembre.

«Oggi - afferma Giovanni Barberis, cfo del gruppo d'Amico - noi vediamo concreti segni di ripresa. E li notiamo per una serie di differenti ragioni. In primo luogo, la ciclicità del business: per il settore tanker è finito un ciclo e i noli si stanno riprendendo. Per viaggi spot siamo arrivati a 19mila dollari al giorno per la

tratta Asia-Usa. Mentre per il time charter (il noleggio di lunga durata, Ndr) abbiamo appena fissato, con una delle grandi compagnie petrolifere, due navi, in consegna nel 2014, a 15.850 dollari al giorno di nolo, per cinque anni. Stiamo notando, poi, che altri grandi clienti ci chiedono navi a time charter e noi stiamo prendendo tempo, perché siamo convinti che i noli saliranno ancora».

Secondo Barberis, si nota già «una ripresa dei consumi a livello internazionale e, se non aumentano i volumi trasportati, crescono le miglia da percorrere, perché la raffinazione si sta spostando sempre più nei Paesi di produzione», cioè verso il Medio Oriente e l'Asia. Barberis spiega che hanno giocato a favore dei noli anche gli uragani che hanno colpito gli Usa, come Sandy, nel novembre dell'anno scorso. «Quegli eventi atmosferici portano danni a raffinerie e pipeline. Il prodotto deve, quindi, essere trasportato via mare. Chi ha avuto navi vicine alle zone colpite, e noi le avevamo, ha visto crescere i noli per

i viaggi spot da 13mila a 20mila dollari al giorno».

Attualmente, prosegue Barberis, «abbiamo 6 nuove tanker in consegna tra il 2014 e il 2015: si tratta di eco-ship, tutte con doppio scafo e motori di ultima generazione. Altre 6 unità bulk carrier (per le rinfuse solide, Ndr) le abbiamo ordinate per la parte del gruppo che tratta i carichi secchi. È vero che in quel comparto c'è una forte overcapacity di stiva e non si può prevedere una ripresa del mercato prima dell'anno prossimo. Noi, però, abbiamo intenzione di sostituire con queste nuove navi, che non saranno consegnate prima del 2014, altre unità della flotta che rivenderemo, in modo da non avere in flotta scafi con più di 10 anni di età. E poi riteniamo che la ripresa ridurrà l'overcapacity».

Riguardo all'aumento di capitale riservato agli azionisti della società e conclusosi a dicembre, Barberis afferma che «è stato capito lo spirito dell'operazione: l'aumento è stato sottoscritto al 100%».

Pronte a partire per Panama la «paratoie» made in Italy

GENOVA

☞ L'Italia è in prima linea, sia sotto il profilo industriale che logistico, nella realizzazione dell'allargamento, ma sarebbe più corretto definirlo raddoppio, del canale di Panama. Partiranno proprio dal nostro Paese (la data scelta per il primo viaggio era il 18 febbraio, poi è slittata al 30 aprile) le 16 grandi paratoie che saranno installate nel nuovo canale e consentiranno il passaggio a navi molto più grandi di quelle che attualmente vi possono navigare.

Il carico parte dall'Italia perché è un'azienda italiana, la Cimolai di Porto Nogaro, ad aver ottenuto e realizzato l'appalto per la costruzione delle paratoie. Si tratta di una commessa da oltre 350 milioni di dollari per 16 enormi strutture, otto delle quali saranno poste sul versante atlantico del canale e otto su quello pacifico. Le paratoie misurano 58 metri di lunghezza, 10 di larghezza e ciascuna ha un peso che varia da 3.500 (per le otto destinate all'Atlantico) a 4 mila tonnellate (per le otto destinate al Pacifico, che sono più pesanti perché antisismiche).

Sul fronte logistico è invece la divisione industrial project della Geodis Wilson Italia (società del gruppo francese Geodis) ad avere il compito di trasportare le paratoie

dall'Adriatico a Panama. Una commessa del valore di circa 50 milioni di dollari.

L'allargamento del canale, spiega Biagio Oro, direttore dei progetti industriali di Geodis Italia, «è portato avanti da un consorzio di imprese, il Gupc (Grupo unidos por el canal, Ndr), di cui fanno parte l'italiana Impregilo, la spagnola Sacyr, la belga Jan De Nul e la panamense Constructora Urbana. Il valore dell'opera è di quasi 5 mi-

IL PROGRAMMA

La Cimolai ha vinto la gara
La partenza da Trieste
della nave oceanica
Stx Rose 2 è stata fissata
per il 30 aprile

liardi di euro e la consegna è prevista per il 2015. Noi lavoriamo già da anni per Gupc e ora ci stiamo occupando anche del trasporto delle paratoie. Per effettuare il quale ci serviremo, a nostra volta, di due fornitori. Uno è la coreana Stx Panoccean, che ci mette a disposizione una nave semi-sommersibile da 24 mila tonnellate di stazza e che effettuerà i quattro viaggi, ciascuno con quattro paratoie a bordo, che serviranno a trasportare i manufatti a Panama». In effetti

lo spostamento delle paratoie richiede una particolare procedura. «Ognuna verrà caricata su una grande chiatta, che la porterà da Porto Nogaro a Trieste. Lì sarà in attesa la nave Stx Rose Two, che si immergerà in parte e verrà posta poppa contro poppa con la chiatta. A questo punto, sarà effettuato lo spostamento della paratoia dalla chiatta alla nave: le operazioni di load-in e load-out saranno eseguite dal nostro secondo fornitore: la società belga Sarens. Non appena la nave sarà caricata con quattro paratoie, inizierà il primo viaggio, la cui data d'inizio è stata appena spostata dal 18 febbraio al 30 aprile. Contiamo di completare tutti i quattro viaggi necessari per portare le 16 paratoie entro marzo 2014. Una volta a Panama sul versante atlantico, gli otto manufatti destinati al Pacifico vi saranno portati, nuovamente su chiatte, attraverso il canale stesso». Geodis Wilson Italia, aggiunge il direttore generale dell'azienda, Emanuele Binaghi, «ha nove uffici nel nostro Paese ed è specializzata in spedizioni marittime ed aree e logistica. Nel 2012 abbiamo raggiunto un fatturato di 187 milioni, pari a più 20%, rispetto all'anno precedente e pensiamo di crescere anche nel corso del 2013».