

# RASSEGNA STAMPA 8 NOVEMBRE 2012

Fonte:



## **L' ad Danesi: «Noi limitati dalle norme Enac»**

Genova - «La presenza del traffico giustifica il numero degli addetti. Se non c'è più traffico, la giustificazione viene meno, e noi saremmo costretti a ridurre la forza lavoro, a partire dalla Compagnia unica, che costituisce una parte poco meno che centrale della nostra organizzazione». Non fa giri di parole Gilberto Danesi, amministratore delegato del Vte (foto) . Il primo terminal di destinazione in Italia quest'anno chiuderà con il record di sempre a 1,2 milioni di teu. Ma la festa rischia di finire, perché «senza le infrastrutture non andiamo avanti».

## **Gronda? Terzo valico?**

«Ma sì... però per noi la questione è un'altra. I problemi su questo fronte sono due: cono aereo e raddoppio del raccordo ferroviario».

## **Racconti.**

«A fine mese lei sa che arriveranno due nuove gru, che ci sono costate 14 milioni di euro. Queste possono arrivare a 4-5 tiri di container in altezza, ma le navi che stanno arrivando hanno 9 tiri. Le compagnie che vengono da noi sanno che non possono caricare le navi in un certo modo. Questo ci rende meno competitivi in un momento in cui i traffici vengono raggruppati in sempre meno porti, le navi saranno sempre meno e sempre più grandi, come è dimostrato dalla nostra attività di quest'anno».

## **Non potevate comprare gru più alte?**

«No. Ci servirebbero gru con il braccio che si possa alzare, a differenza delle 12 "low profile" del nostro terminal. Costerebbero anche meno, 5 milioni l'una, solo che col braccio su sono alte 120 metri: il cono aereo, cioè lo spazio che serve per far decollare gli aerei, non ce lo permette. Ne basterebbero 4 nell'area più a Ponente del terminal».

## **Ma è davvero un problema? Le navi più grandi andranno a Vado, quando sarà pronto il terminal.**

«Da qui al 2020 la previsione di crescita per il Mar Ligure è di 500 mila teu. Cioè calma piatta. Noi dobbiamo trovare il modo per attirare nuovi traffici. Lo possiamo fare con nuove gru e con la capacità del porto di Genova a regime. Da noi c'è spazio per altri 500 mila teu, altri 450 mila saranno a Bettolo, più l'area dei riempimenti Ronco-Canepa. Costruire un terminal a Vado è inutile. Un favore alle aziende che lo realizzeranno. Quando sarà pronto, servirà solo a fare dumping: e il rischio di questi tempi, è che se in una strada ci sono cinque negozi di frutta, alla fine ne rimane aperto solo uno».

## **E invece perché insistete sul raccordo?**

«Con un binario solo facciamo 70 treni, ogni treno sono 50 teu. Col raddoppio del binario potremmo arrivare a 110 treni alla settimana: faccia il conto di quanti camion potremo togliere dalla strada».

### **Non sembrano grandi lavori.**

«Lo dice lei. Sul cono deve decidere l'Enac. Se non si può spostare, al limite mi andrebbe bene abbassare i bracci delle gru quando partono gli aerei. Interrompo l'operatività per 20 minuti. Un metodo che applichiamo - ovviamente in senso contrario - al terminal di Venezia quando gli passano vicino le navi più grandi. Ma il problema è la lunghezza del pubblico nei tempi di decisione e nella realizzazione delle opere. Un esempio: abbiamo avuto un cedimento nei nostri piazzali. La ditta che deve fare i lavori è in contenzioso con l'Authority, così il cantiere va a intermittenza. L'opera doveva essere consegnata a ottobre, la situazione è quella dell'estate. Intanto i comandanti delle navi prendono nota, e riferiscono alla compagnia».

### **In questo terminal negli ultimi giorni la temperatura sociale si è alzata.**

«Allora, facciamo buoni risultati grazie al lavoro di 700 dipendenti, della Culmv che qui fa il 30% delle sue giornate. L'indotto è di 6.000 persone. Da lungo tempo stiamo portando avanti una trattativa sul contratto di secondo livello che spinga sulla produttività. Eravamo vicini a un accordo, la questione dell'isoprene ha fatto saltare il banco».

### **Se ho capito bene, avete dato dei premi a dei sindacalisti.**

«Intanto ci siamo trovati a dover maneggiare, non per colpa nostra, delle tanche probabilmente mal sigillate, che rischiavano di esplodere. Dopo quattro giorni in cui nessuno sapeva cosa fare, abbiamo contattato il nucleo specializzato dei vigili del fuoco di Marghera. Sei ore, hanno risolto il problema».

### **L'anno trascorso con un container radioattivo isolato nel terminal non ha creato una procedura d'emergenza?**

«Tavoli, riunioni con tante persone, ma alla fine non si è prodotto granché».

### **Quindi coi sindacalisti cos'è successo?**

«Abbiamo deciso di premiare chi ha lavorato intorno alle tanche, vista la complessità dell'operazione. Tutti. Il premio è stato deciso 20 giorni dopo quei fatti. C'erano sindacalisti nel gruppo? Non sono uno che pensa di comprarsi una trattativa con 300 euro lordi. Fino a 20 giorni fa stavamo arrivando a un punto. Speriamo davvero di poter riprendere la discussione

Alberto Quarati

**SHIPPING E FINANZA****Per d'Amico  
aumento  
di capitale**

**MILANO.** Il Cda di d'Amico International Shipping ha deliberato di aumentare il capitale sociale mediante l'emissione di un numero massimo di 209.929.867 nuove azioni con contestuale emissione gratuita di warrant per la sottoscrizione di un numero massimo di ulteriori 69.976.622 azioni di compendio, secondo un comunicato. L'importo massimo corrispondente dell'aumento è pari a 65,1 milioni di euro. La società offrirà in opzione 7 nuove azioni a 0,31 euro ogni 5 azioni esistenti. Ieri il titolo in Borsa ha perso l'1,03%

**VADO LIGURE****Maersk,  
la piattaforma  
«entro il 2016»**

**VADO LIGURE.** I lavori per la realizzazione della banchina della piattaforma Maersk di Vado Ligure dureranno 48 mesi e saranno pronti entro il 2016. «Il crono programma sarà quindi assolutamente rispettato secondo tutti gli accordi già in atto». È quanto hanno dichiarato l'assessore regionale ai Trasporti Enrico Vesco e il direttore di Apm Terminals Carlo Merli che hanno effettuato un sopralluogo sull'area dove dovrà sorgere la nuova piattaforma contenitori contestata dall'amministrazione vadese.

## **Tirrenia, indaga ancora l'antitrust europea**

Bruxelles - La Commissione europea indagherà per verificare se la Tirrenia di navigazione è stata venduta a Cin a prezzi inferiori al valore di mercato stabiliti da un esperto indipendente nominato dalle autorità nazionali. Lo ha reso noto la stessa Commissione annunciando l'estensione dell'indagine approfondita avviata nell'ottobre 2011 sulle misure di sostegno pubbliche in favore delle aziende dell'ex gruppo Tirrenia. L'indagine riguarderà anche i fondi pubblici erogati dal gennaio 2012.

Sotto la lente della Commissione sono finite anche le misure in favore delle ex regionali Caremar, Laziomar, Saremar, Siremar e Toremar, nonchè ai loro acquirenti dopo l'apertura dell'inchiesta avvenuta nell'ottobre del 2011. Bruxelles vuole verificare se sono state violate o meno le norme Ue che regolamentano gli aiuti di stato.

L'indagine che la Commissione porterà avanti riguarda essenzialmente le compensazioni erogate alle diverse società per la gestione di alcune rotte di utilità pubblica. Allo stesso modo Bruxelles vuole verificare la compatibilità con le norme sugli aiuti di stato nella proroga degli aiuti riconosciuta a Tirrenia di Navigazione e Siremar al di là dei sei mesi concordati con la Commissione europea nel novembre del 2010.

La Commissione, secondo quanto si legge in una nota, investigherà sulla compatibilità con le regole Ue delle misure adottate dalla regione Sardegna in favore della Saremar ed anche per verificare se le garanzie date dalla regione Sicilia all'acquirente di Siremar siano un vantaggio "sleale" in termini di concorrenza. Più in generale la Commissione esprime poi la sua preoccupazione per la possibilità che alcune condizioni imposte dalle autorità regionali nella privatizzazione delle società marittime possano aver ristretto in maniera anticompetitiva il numero dei partecipanti alle gare.

## **Sistema OceanSaver per due navi Chevron**

Genova - Il gruppo Chevron ha recentemente firmato il contratto di fornitura per due impianti trattamento acqua di zavorra ( Ballast Water Treatment - Bwt) prodotti dalla OceanSaver destinati a due petroliere Suemax per operazioni d'allibo che saranno consegnate alla Chevron Shipping company in Corea a metà 2014. L

L'aspetto focale che ha determinato il criterio di scelta è stato sicuramente il Total Cost of Ownership (Tco) che, per una nave destinata a compiere centinaia di operazioni di allibo in un anno, rappresenta un fattore significativo.

OceanSaver, che nel nostro Paese opera in partnership con Consilium Italy, è stata in grado di dimostrare che il modello di costo proposto bilanciava perfettamente l'equilibrio fra l'investimento iniziale per l'acquisto dei sistemi e costo operativo nel lungo termine.

Il sistema Bwt OceanSaver rappresenta una soluzione efficace per il trattamento di acque di zavorra di diversa qualità e salinità. Il processo si basa sulla disinfezione dell'acqua di zavorra dopo il filtraggio, attraverso la generazione di ossidanti prodotti da un'apposita unità alimentata dall'acqua di mare stessa. Questa tecnologia, unica nel suo genere, fornisce un mix di ossidanti che hanno un'azione molto efficace e di durata rapida.

La quantità di ossidanti residui viene ridotta fino ad eliminazione in poche ore e la neutralizzazione durante il de-zavorramento viene raramente richiesta. Oltre al processo di neutralizzazione, particolare attenzione è stata posta sulla qualità dei singoli componenti del sistema che rispondono ai più stringenti requisiti di installazione e di impiego. Nel caso, infatti, di lightering tankers, il sistema può essere utilizzato nell'arco di due anni un numero di volte superiore a quello di una tradizionale Vlcc per il suo intero periodo di vita.

OceanSaver ha attualmente 52 sistemi Bwt in ordine e sette già operativi. Il sistema è approvato dal Dnv (Det Norske Veritas) ed ha ulteriori approvazioni in corso.

## **Nuova product tanker per il gruppo Novella**

Genova - Doppia classe Rina e Germanischer Lloyd, lunga fuori tutto 180 metri, larga 32,20 , 10 cisterne di carico + 2 slop per una stazza lorda di 40.000 tonnellate. Questo, in breve, l'identikit tecnico della nuova m/n Zeffirea, product tanker Imo3, consegnata nei giorni scorsi dal cantiere romeno Sentierul Naval di Costanza alla compagnia armatrice Calisa (gruppo genovese Novella). La nave, noleggiata con contratto time charter di due anni ad un trader russo per impiego nelle rotte Mediterraneo-Mar Nero, monta un motore principale Wärtsilä R5 Flex 50 common rail di ultima concezione che consente una velocità di servizio di 14 nodi. Il cantiere privato controllato da Gheoghe Bosanceanu, un ex comandante di navi mercantili, è uno dei principali stabilimenti navali attivi nel Mar Nero ed in passato ha realizzato navi per altri armatori italiani tra i quali Brullo (Gruppo Mednav) e Zacchello (Motia).

Il valore attuale di mercato per una nave come la Zeffirea è di circa 30 milioni di euro. La consegna è stata confermata dall'armatore Marco Novella durante l'incontro organizzato dal Propeller Club di Genova sul tema "Alimentazione a Lng dei motori marini: il prossimo futuro" al quale hanno preso parte come relatori il responsabile commerciale di Wartsila Italia Stefano de Marco e il presidente del Gruppo giovani armatori Confitarma, Valeria Novella. Quella che si annuncia come l'ennesima rivoluzione epocale dell'industria marittima con il consolidamento dei motori marini alimentati a gas deve tuttavia passare ancora al vaglio della comunità internazionale i cui stati membri dovranno a recepire, entro il 2015 in Europa e nel 2020 a livello mondiale, i parametri della convenzione Marpol per l'abbattimento delle emissioni Sox e Nox nell'atmosfera. Un problema collaterale alla diffusione del combustibile Lng per usi marini è legato alla rete infrastrutturale di rifornimento alle navi. «In Norvegia – ha ricordato Valeria Novella presentando le linee guida del progetto messo a punto dal gruppo giovani armatori di Confitarma in collaborazione con la Facoltà di ingegneria navale di Napoli – il problema dei rifornimenti con adeguate infrastrutture è stato risolto nel settore dei servizi marittimi a corto raggio nei fiordi effettuato prevalentemente da traghetti ro-pax» Lo studio del caso italiano, presentato al tavolo tecnico del ministero delle Infrastrutture, dovrebbe trovare spazio nel più ampio progetto comunitario di un fronte comune dei Paesi del bacino Mediterraneo e prende in considerazione l'area dello stretto di Messina caratterizzata da un'alta densità di traffico con lo scalo commerciale di Tremestieri Etneo, terminale siciliano del traffico su gomma nelle due direttrici di transito. Sul fronte della green economy l'incontro del Propeller ha messo in luce il ruolo avanzato assunto dai Paesi scandinavi dell'area Seca mentre i costruttori di motori marini come il gruppo Wartsila la prossima sfida messa nel mirino è quella sui motori due tempi a gas.

«Nel frattempo – ha spiegato Stefano de Marco alla folta platea richiamata dal Propeller genovese a Castello Bruzzo – in base ai rilevamenti condotti da Wartsila, un impianto a gas di bordo può consentire un risparmio annuale fino al 25% dei costi»

Sgombrato, anche, il campo dai possibili timori derivanti dall'utilizzazione del Lng in campo marino. «In questo senso – ha sottolineato il Ceo del Rina Ugo Salerno, in prima linea con i principali registri internazionali a definire procedure e regolamenti di sicurezza – l'opzione Lng sembra irreversibile e la tecnologia garantisce la necessaria affidabilità ambientale in materia di rigassificatori sia galleggianti che sulla terra ferma».

Angelo Marletta

## **Trieste Terminal Passeggeri prevede una stagione crocieristica 2013 molto intensa nel porto giuliano**

*In corso trattative con importanti gruppi internazionali del settore*

Il management di Trieste Terminal Passeggeri (TTP), la società dell'Autorità Portuale di Trieste per la gestione della Stazione Marittima e dei servizi ai passeggeri nel porto giuliano, prevede per il prossimo anno una stagione molto intensa per il comparto crocieristico dello scalo. Ricordando che MSC Crociere ha confermato che per tutta l'estate 2013 avrà come home port l'attracco di TTP, con i passeggeri di *MSC Melody* che a partire dal 2 giugno per 14 domeniche consecutive imbarcheranno e sbarcheranno sul molo della Stazione Marittima, e che il sabato invece, a partire dal 1° maggio, sarà ancora la volta di Costa Crociere con la *Costa Classica* per complessivi 26 sbarchi e imbarchi, l'amministratore delegato di TTP, Franco Napp, ha reso noto che sono in corso trattative con importanti gruppi internazionali del settore. «Il lavoro di squadra e la rete di contatti creata in questi mesi - ha osservato il presidente della società, Antonio Paoletti - sta portando a risultati che sono sotto gli occhi di tutti».

«Sono ormai a conclusione - ha aggiunto inoltre Napp - gli incontri tecnici avviati da Trieste Terminal Passeggeri Spa per predisporre l'ormeggio 57 e le strutture di supporto all'avvio del traffico generato dai ferry cruise della Grimaldi Group che collegheranno Trieste con Ancona, Igoumenitsa e Patrasso». TTP ha infatti dato avvio alle procedure per le verifiche tecniche richieste dal gruppo armatoriale partenopeo.

Da parte sua il presidente dell'Autorità Portuale, Marina Monassi, ha evidenziato che «l'Autorità Portuale di Trieste sta rinnovando la palazzina della Stazione Marittima collegata all'ormeggio 57, con il risultato di poter offrire dei servizi con standard adeguati al traffico che la Grimaldi Group porterà a Trieste e su questo tema - ha precisato - assicurazioni sono state date all'amministratore delegato Manuel Grimaldi che con i suoi tecnici ha fatto un sopralluogo al 57 e verificato le strutture di servizio al traffico marittimo».