

Armatori, la Via Crucis non è ancora finita

Confitarma riunita a Roma: i conti della crisi e la ripartenza

GIORGIO CAROZZI

GENOVA. Cancellano, vendono, tagliano e ristrutturano, aumentano le rate di nolo, si dichiarano insolventi, fermano le navi in rada o non le ritirano dai cantieri, offrono a dismisura servizi su un mercato che chiede e pretende sempre meno: c'è chi osserva che il peggio deve ancora venire, ma già oggi ce n'è abbastanza per condannare il mondo dello shipping ad una dolorosissima Via Crucis. Mercato ciclico per caratteristiche intrinseche, quello dello shipping. Particolare sottovalutato da molti negli anni della crescita senza limiti. Fortunatamente in Italia la tradizione armatoriale resta solida, la memoria storica è patrimonio comune di tutte le maggiori compagnie, anche di quelle che hanno cambiato padrone diventando società internazionali. Se nei mesi del crollo di tutte le Borse mondiali un gruppo come d'Amico International Shipping ha mantenuto la leadership acquisita, nel business delle crociere raccolgono successi globali Costa e Msc.

Sarà comunque un evento in chiaroscuro quello che Nicola Cocchia e gli armatori italiani, in attesa del nuovo leader Paolo d'Amico, inaugurano oggi a Roma. Un'assemblea annuale di Confitarma e una 48 Ore del Mare come spunti di riflessione collettiva non solo sulla crisi. La privatizzazione di Tirrenia resta un piatto prelibato: c'è chi vorrebbe gestirlo e cucinarlo.

I toni non sembrano comunque particolarmente depressi, perché l'armamento italiano affronta l'emergenza con serietà e solidità che fanno ben sperare. Intendiamoci, non sono rose e fiori, anzi. Alcuni armatori in particolare stanno proponendo ai



Costa Pacifica e Costa Luminosa attraccate al porto di Genova

creditori ristrutturazioni del debito che potrebbero anche non essere accettate. Simili casi sono però abbastanza circoscritti e hanno una comune caratteristica: ad avere messo nei guai le imprese, non è stata tanto la contrazione dei traffici, quanto l'abuso degli strumenti finanziari derivati. L'economia di carta ha innescato il meccanismo della recessione. Ed è ancora la cenere dell'economia di carta a far soffrire chi lo scorso anno continuava a puntare sui derivati. Per fortuna, finora l'effetto domino dei mancati pagamenti non si è trasformato in una valanga.

Dicono però che il peggio sia dietro l'angolo. Perché molti stanno esaurendo il fieno in cascina, accumulato negli anni della crescita. E poi, perché i segnali di ripresa sono davvero flebili, corrispondono più alla sfera dei desideri che a fatti concreti. La realtà è che per le compagnie di linea container, si prevede complessivamente per il 2009 una perdita superiore ai 40 miliardi di dollari. Una cifra colossale, che non potrà non mettere in ginocchio più di una compagnia.

Fra un anno, molte cose saranno cambiate. Probabilmente non con i

consolidamenti e le aggregazioni del passato, che alla fine si sono rivelati strumenti deludenti e di difficile gestione. La strada inedita è quella delle alleanze a tutto campo fra le compagnie maggiori del pianeta, in particolare la prima, la seconda e la terza (la danese Maersk, la svizzera Msc e la francese Cma-Cgm). È una novità di grande rilievo, in un mercato dove l'intervento a piedi uniti dell'Unione Europea ha obbligato le compagnie a chiudere il sistema delle "conference" proprio nel momento più difficile. Ma si sa, a Bruxelles la burocrazia è cieca e sorda. E stolta. Proprio nei giorni in cui i cantieri polacchi stavano chiudendo i battenti per i diktat dell'Unione, la pubblicità istituzionale di Bruxelles per le elezioni europee ci invitava a votare sostenendo che grazie all'Unione europea la cantieristica è viva e prospera. Roba da brividi, mentre i cantieri sono in tutta Europa senza lavoro e gli ordini residui vengono cancellati.

Negli ultimi mesi i nuovi ordini cancellati ai cantieri europei e asiatici sono stati ufficialmente 564. Ma se considerassimo anche gli ordini drogati dalla speculazione, questo nu-

mero va almeno triplicato. Non dimentichiamo che quasi la metà delle commesse per nuove costruzioni, in particolare nel settore bulk, era affidato a cantieri soprattutto cinesi che ancora non esistevano, e che probabilmente non saranno mai realizzati. Il problema era però che la rincorsa alla crescita del mercato da parte di operatori improvvisati e di società finanziarie, veniva assecondata da istituzioni di primo livello come, ad esempio, la Royal Bank of Scotland, seconda al mondo nel credito navale.

Gli armatori di casa nostra si sono tenuti sostanzialmente al largo da avventure di questo tipo. La maggior parte degli ordini cancellati sono bulk carrier. A soffrire di più sono adesso i cantieri coreani rispetto a quelli cinesi, che spesso mantengono le costruzioni cancellate da armatori internazionali per riassegnarle ad armatori nazionali, con il sostegno finanziario dello Stato. La percentuale di cancellazioni è ancora attorno al 10%, relativamente piccola rispetto al portafoglio ordini. Ma questo numero è certamente destinato a crescere almeno fino al 25%. Il problema, in quasi tutti i settori, è che continua a permanere un forte squilibrio fra domanda e offerta. E così nel settore delle portacontainer, dove il disarmo di centinaia di navi non è sufficiente a compensare l'ingresso sul mercato delle decine di mega navi da 10 - 15.000 teus, ordinate da tutti i principali carrier.

Il futuro si gioca soprattutto sull'adeguamento delle strategie politiche, degli investimenti e delle infrastrutture al nuovo pianeta del trasporto che sorgerà dalle rovine della crisi. Ma questa è un'altra storia, che la piccola e mediocre Italia della politica non riesce proprio a scrivere.

«Tremonti-ter un'occasione»

Da Genova Aldo Grimaldi rilancia la proposta dei giovani di Confindustria

GENOVA, il "decano degli armatori italiani". È definito così persino su *Wikipedia*, la grande enciclopedia di internet, che lo mette al fianco di Raffaele Rubattino e del (nonno) Achille Lauro. Aldo Grimaldi, classe 1922, ha lasciato pochi giorni fa Gnv, la "creatura" a cui ha dedicato i suoi ultimi 15 anni di lavoro. Ma rimane saldo alla guida della Grimaldi Holding, attraverso cui controlla la propria flotta. Stanchezza? Nemmeno un po'. Anzi, il decano dello shipping rimane quello che è sempre stato: un vulcano di idee, capace di anticipare tutto e tutti. E così, per la 48 Ore del Mare, Grimaldi cala la sua carta: proponendo di trasformare la "Tremonti ter" una grande opportunità per gli armatori italiani. Estendendo il concetto di innovazione che sta alla base di questo provvedimento, che permette di detassare gli utili reinvestiti dalle imprese. «In questo momento - spiega Grimaldi - la bozza in circolazione della Tremonti ter parla di detassazione degli utili reinvestiti "in nuovi macchinari"».

Dottor Grimaldi, forse un'accezione un po' riduttiva?

«Pensiamo a una nave. A bordo di questa non c'è un solo un macchinario. C'è tutto: motori, gruppi elettrogeni... Bisognerebbe estendere il concetto di "macchinario". Un incentivo per investire su nuove navi è un moltiplicatore eccezionale: non aiuta solo l'armatore, ma mette in moto cantieri, maestranze e così via. Pensi solo ai ferry che stiamo costruendo presso i cantieri Apuania, dove lavorano 800 persone tra impieghi diretti e indiretti. Ecco, pensi la differenza, per le casse dello Stato, tra far lavorare le persone, e metterle invece in cassa in-



Aldo Grimaldi

tegrazione. La 48 Ore del Mare è l'occasione giusta per proporre al governo di modificare la bozza sulla Tremonti ter, che poi significa generalizzare il concetto di produttività. Per il ministro del Tesoro ho grande stima, devozione, simpatia. Lui potrà accogliere questa richiesta».

Rimanendo in tema di incentivi, come giudica la proposta dei cantieri europei, e cioè spingere gli armatori a rottamare le navi con più di 30 anni?

«Mi sembra un'ottima idea. Un provvedimento simile era già attivo nel dopoguerra, in Italia. Le navi con 25-30 anni di servizio dovevano essere demolite. Gli incentivi che venivano dati agli armatori si aggiravano intorno alle 50 mila lire a tonnellata. Ci

furono investimenti notevoli: personalmente, accumulai una flotta da oltre un milione di tonnellate, anche perché era possibile acquistare navi da altre società: Italia, Lloyd Triestino...».

Un commento sul mandato di Nicola Coccia?

«Di Coccia non si può dire altro che bene. Il suo merito maggiore è stato quello di compattare la categoria. Ha saputo rimettere insieme la famiglia degli armatori, che all'inizio del suo mandato in Confindustria era divisa. Ed è molto preparato sulla finanza, e ha saputo esercitare una buona attività di relazioni con il governo».

Tra un anno sarà il turnodi Paolo d'Amico...

«Qui si può solo fare la cronistoria di questa grande famiglia... a partire dallo zio Antonio, fino alla realtà di oggi».

In quest'anno, cos'è cambiato nel rapporto tra banche e armatori italiani?

In realtà non molto. C'è stato periodo di deflazione, le banche hanno avuto meno liquidità. Ma in Italia non ci sono stati grandi problemi. Nel mondo, le banche hanno ricevuto miliardi di aiuti, e credo che piano, piano, piano... ci sarà una ripresa».

Nella sua esperienza di armatore, vede dei contatti tra la situazione attuale e il passato?

«Crisi simili ad oggi le abbiamo viste negli anni '60 e nei primi '80. L'errore: un'eccessiva capacità della flotta portò alla depressione dei noli».

Come avviene oggi in Asia. Forse l'Italia è stata più solida perché si ricordava gli errori del passato?

«Direi proprio che è così».

ALBERTO QUARATI

«La Ue fermi le navi vecchie»

Da Napoli Manuel Grimaldi: «Ripresa vicina, no a interventi statali invadenti»

NAPOLI. «Penso che ormai il fondo sia stato toccato per cui, a questo punto, non si possa che risalire. Ma, attenzione, la ripresa sarà lenta, almeno per tornare ai livelli del 2007/2008». Manuel Grimaldi coamministratore delegato del gruppo armatoriale napoletano ha una visione cauta del futuro dello shipping anche se considera la ripresa abbastanza vicina. «La crisi, purtroppo - spiega Grimaldi - è un dato di fatto, ha dimensioni globali. È una crisi difficile da decifrare. Il problema maggiore è che è iniziata dalle banche. Nasce per motivi finanziari. Sono state usate leve troppo elevate anche nell'economia reale, concessi mutui facili e, una volta che le banche hanno stretto i cordoni della borsa, sono nati grossi problemi di liquidità. Per l'Italia, con imprenditori più cauti e cittadini più virtuosi, la situazione è stata meno pesante. Non è stato così, per esempio in Scandinavia o nell'Europa Orientale, ma penso che stiamo imboccando la strada della ripresa anche se rimane un pericolo reale, ovvero che l'interferenza dell'attività del pubblico cambi le regole del gioco. Mi riferisco, per esempio, all'intervento americano ed europeo a favore delle grosse case automobilistiche sull'orlo del fallimento: è servito certamente a salvare grosse aziende, ma ha messo in difficoltà quelle di dimensioni minori che magari, con la scomparsa dei grossi gruppi, avrebbero potuto cavarsela. In pratica, sono state alterate le condizioni del libero mercato».

Ci saranno vittime nello shipping italiano?

«La selezione sarà naturale. Resisteranno le imprese più solide. Lo



Manuel Grimaldi

shipping - lo ripeto - vedrà a breve una ripresa ma molto dipenderà dalla liquidità del sistema mondiale e soprattutto il mondo bancario non deve far mancare il credito alle aziende buone, quelle in grado di fare buoni investimenti e rimettere in moto l'economia».

Ed il vostro gruppo come ha reagito alla crisi?

«Ogni azienda si esprime in base alle proprie strutture, alla propria solidità. Noi abbiamo una platea vasta, operiamo in vari settori ed in molti Paesi. Abbiamo fatto un buon lavoro negli anni passati ed abbiamo spalle larghe. All'inizio dell'anno, quando la crisi era più che evidente, abbiamo moltiplicato sforzi ed impegno e non ci siamo fatti trovare impreparati.

Non è stato così in Finlandia, dove abbiamo avuto bisogno di un po' più di tempo e di maggiore impegno ma oggi, se pure con un po' di ritardo, abbiamo raggiunto risultati apprezzabili».

E sul fronte delle autostrade del mare?

«Con una politica di incentivi e prezzi appetibili, con navi belle ed all'avanguardia, stiamo crescendo nonostante la crisi: nei primi sei mesi del 2009, infatti, abbiamo incassato un più 10% nel movimento delle merci ed un più 15% in quello dei passeggeri».

Pensa che la green economy possa contribuire alla ripresa?

«Sono convinto che sia l'unica ricetta in grado di accorciare i tempi della crisi. Se, per esempio si impedisse l'ingresso nei porti europei alle navi di oltre 25 anni, si aiuterebbe molto il settore. E non solo. Si darebbe anche una risposta seria e concreta in termini di sicurezza e tutela ambientale. Purtroppo, ci vuole tempo perché l'Europa possa adottare una normativa in tal senso, ma io me lo auguro».

Tirrenia: dopo il via libera alla privatizzazione ed allo scorporo dalle Regionali, pensa sia ancora appetibile per i privati?

«Non credo lo fosse prima e non penso lo sia adesso. La presenza di un armatore fortemente aiutato dallo Stato inibisce la concorrenza ed altera le regole del gioco. Se nei libri contabili della società, le navi vengono sopravvalutate perché sono state pagate troppo, non possono certo interessare un armatore privato. Se la società venisse ripulita, allora se ne potrebbe parlare...»

BIANCA D'ANTONIO

IL SECOLO XIX

«Supereremo il guado con poche vittime»

Il leader degli armatori: ripartiamo dalla green economy

ROMA. La due giorni che si apre oggi a Palazzo Colonna, rappresenta un appuntamento particolarmente importante per Confindarma. Da un lato la 48 Ore del Mare, fortemente voluta dal presidente Nicola Cocchia, salutata subito da uno straordinario successo, giunta quest'anno alla sua terza edizione, dopo quelle di Napoli e Genova. Poi, l'annuale assemblea della Confederazione degli armatori privati che, quest'anno, si celebra dopo un anno particolarmente difficile per il mondo armatoriale, caratterizzato da una crisi finanziaria ed economica senza precedenti. Cocchia affronta entrambi gli avvenimenti, cui parteciperanno il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Altero Matteoli ed il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta, con il consueto ottimismo, ma anche guardando con lucidità agli effetti della crisi.

Partiamo dalla 48 Ore del Mare. Lei ci tiene particolarmente. Perché, secondo lei, ha avuto successo da subito?

«Perché andava a colmare una forte lacuna: la mancata conoscenza, da parte del grande pubblico, di un settore che - cosa dimenticata dal più - mette in rete l'economia del mondo. Ebbene, oggi questo risultato è stato raggiunto: l'armamento ha la sua visibilità ed, inoltre, dobbiamo dire di essere stati lungimiranti se la stessa Unione Europea, sulla nostra scia, ha poi costituito il *Maritime Day*».

Molto è cambiato rispetto all'assemblea del 2008: c'è stata, nel frattempo, una crisi di grandi dimensioni, per buona parte imprevedibile, che ha creato non poche difficoltà all'armamento. Come stanno reagendo gli armatori italiani?

«Questa crisi ha origini finanziarie e



“
TIRRENIA: SI ALLO SPEZZATINO
Dividere la capogruppo dalle Regionali è la strada che abbiamo sempre sostenuto
NICOLA COCCIA
presidente Confindarma

la stiamo affrontando sotto il profilo finanziario. Finirà quando si chiariranno le sfide con il mondo della finanza. Per questo abbiamo deciso di dar vita ad un progetto di collaborazione con la rete televisiva *Class Cnbc* che prevede una miniserie dedicata allo shipping oltre alla puntata pilota del 1 luglio con la sessione "Shipping in onda", un confronto tra armatori e banchieri di alto livello. Una maggiore diffusione tra gli addetti ai lavori dovrebbe sfociare in una grande apertura da parte del mondo finanziario ed in una maggiore comprensione delle esigenze dell'armamento. Nel frattempo gli armatori stanno procedendo a grandi rinnovi ed i primi segnali positivi già ci sono. Certo qualcuno ha ancora la febbre alta, ma ce la

farà. Soccomberà solo chi già era debole, ma la maggior parte sta superando il guado, anche se con qualche sacrificio».

Tirrenia: nei quattro anni della sua presidenza, la privatizzazione della compagnia guidata da Franco Pecorini è stato uno dei suoi cavalli di battaglia. Oggi il governo ha dato il via libera allo "spezzatino" ed al passaggio alle Regioni delle Compagnie Regionali. Quale è oggi il suo pensiero?

«Noi, fin da subito, ci siamo convinti che era opportuno dividere Tirrenia dalle Regionali. Sono quest'ultime, secondo noi, ad avere realmente una funzione sociale. Per questo è necessario che la soluzione parta proprio dal trasporto regionale che potrà magari adottare formule diverse da Regione a Regione. Col tempo, però, bisognerà andare verso la gara pubblica perché è la formula che soddisfa maggiormente le esigenze locali. Una volta trovato un equilibrio tra Regione e Regione, il problema Tirrenia diventa di più facile soluzione. Bisognerà analizzare dove può ancora svolgere un ruolo utile mentre, per le stesse società regionali, bisognerà definire il ruolo delle Regioni che ricoprono contemporaneamente due funzioni: sono enti regolatori e gestori del traffico».

La green economy può rappresentare per l'armamento anche una via di uscita dalla crisi?

«Sicuramente sì. Da un lato rappresenta una indiscutibile necessità e dall'altro, una grande opportunità. Mette in moto, infatti, tutta una serie di investimenti ad iniziare da un massiccio programma di demolizioni delle navi più vecchie, specie nel settore del carico secco. Un po' come è avvenuto per le petroliere a scafo singolo».

BIANCA D'ANTONIO

IL SECOLO XIX

GENOVA-ROMA, UN ANNO DOVE TUTTO È CAMBIATO MA NULLA È MODIFICATO

ROBERTO SCARCELLA

GENOVA. È passato un anno intero, con in mezzo una crisi mondiale grande come una voragine, peraltro non ancora chiusa.

Ma per certi versi sembrano passate davvero solo 48 ore: eppure Genova a Roma distano non solo 500 chilometri, ma un intero anno di lotte e chiacchiere. Un esempio: i guai di Tirrenia e la sua privatizzazione erano in testa all'agenda politica dell'edizione ligure della 48 Ore del Mare di un anno fa. A tal punto da far scomodare il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, che dal Giappone oscurò gli interventi dei suoi ministri Scajola e Matteoli, parlando di «concorrenza sleale» della compagnia di bandiera e - soprattutto - di privatizzazione al più presto. Era l'8 luglio 2008. Un anno dopo non è ancora chiaro cosa accadrà e in che termini. Gli armatori, nel conclave romano che partirà oggi, proveranno a giocare le loro carte, proponendo prima il trasferimento delle società controllate da Tirrenia sotto il cappello delle Regioni, e poi la gara per la vendita di quel che resta della flotta pubblica. Per essere una priorità di un anno fa, ancora se ne parla: e viste le reazioni, tutt'altro che omogenee, delle Regioni interessate, pensare di risolvere tutto con la bacchetta magica è quantomeno avventato. D'altronde, «che ci sia del lavoro da fare», anche in sede europea, lo ha detto recentemente il commissario ai Trasporti Ue Antonio Tajani, che si augura «di poter arrivare a una soluzione positiva». Ma non si vive di soli auguri. Per questo la 48 Ore del Mare romana assume ancor più importanza: è l'occasione, con un'economia - non solo marittima - in difficoltà, per trovare la giusta compattezza tra armatori e indicare una strada, qualunque essa sia. L'importante è che sia una strada fortemente illuminata, non solo nelle scelte. Confitarma, infatti, con questa kermesse annuale porta avanti il progetto volto a far conoscere l'industria marittima e il suo contributo all'economia del Paese. In questo senso sarà importante, già domattina, "Shipping in onda": un confronto tra armatori e banchieri che si terrà nell'ambito del progetto di collaborazione tra Confitarma e la rete tv Class Cnbc che prevede una mini-serie tv dedicata al mondo dello shipping. Si farà il punto sui rapporti tra shipping e finanza: fino a un anno fa - e sembra ieri - si chiedeva a gran voce un maggior impegno delle banche nel sostenere i piani di espansione degli armatori italiani. Poi, con la crisi, la polemica è rientrata: e col senno di poi ci si è potuti guardare in faccia e darsi a vicenda dei saggi: gli uni perché, grazie alla tipicità italiana della compagnia armatore di famiglia, sono rimasti fuori dalle tempeste americane, asiatiche, nordeuropee. Gli altri perché si sono potuti autoproclamare attenti ai conti e lungimiranti. In realtà non si poteva allora e non si può oggi ridurre tutto a dinamiche troppo lineari: il quadro è più variegato e la situazione più complessa. Di questo, a Roma, parleranno in molti, legandosi anche allo sviluppo di energia e ambiente: per questo saranno fondamentali gli interventi di Giuseppe Mauro Rizzo, presidente dei giovani armatori e Federica Guidi, presidente dei giovani imprenditori di Confindustria. Per guardare al futuro, insomma, dando spazio alla linea verde. Perché un anno che passa abbia effetto anche sulle decisioni che si prendono e non solo sui calendari.

IL TEMPO CORRE

Berlusconi disse
che privatizzare
Tirrenia era una
priorità. Ma sono
già passati 12 mesi

Autorità Portuale della Spezia

LA REPUBBLICA

Fabio Capocaccia, già alla guida della società Ram e oggi presidente dell'Istituto internazionale delle comunicazioni

"Merci pericolose mai vicine alle città unica soluzione, le autostrade del mare"

"Ci vogliono provvedimenti coercitivi: fra Italia e Spagna bisogna vietare il passaggio delle autocisterne"

«Ci vogliono provvedimenti coercitivi, bisogna scoraggiare il trasporto di merci pericolose a ridosso dei centri abitati. E l'unica risposta possibile è quella delle autostrade del mare». Fabio Capocaccia è il presidente dell'Istituto Internazionale delle Comunicazioni. Già ai vertici del Cap e dell'authority genovese (commissario e segretario generale), poi alla società pubblica "Ram" che si occupa di "autostrade del mare", ora continua a seguire la stessa materia per il prestigioso istituto genovese. E di fronte alla tragedia di Viareggio non ha la minima esitazione: la risposta può arrivare soltanto dal mare.

Ingegnere Capocaccia, il tragico incidente di Viareggio ci mette ancora una volta di fronte al problema del trasporto di merce pericolosa. Come affrontarlo?

«Personalmente non ho dubbi, visto che mi dedico a questo tema da più di vent'anni. La scelta non può che essere quella del mare».

Escludendo tutte le altre modalità di trasporto?

«Dobbiamo distinguere. Ci sono carichi che possono essere spostati solo via camion o via treno. Ma quando ci si trova di fronte a una scelta fra le differenti modalità allora io dico che bisogna sempre privilegiare il mare».

Anche far arrivare merce pericolosa in porto e poi caricarla sulle navi è un'operazione molto delicata.

«Sì, infatti, fin da quando ero all'authority ci siamo occupati con la Capitaneria di individuare aree specifiche di stoccaggio della merce. C'è però ancora una normativa molto complessa sul trasporto via mare di merce pericolosa che frena gli operatori del trasporto. Bisogna renderla meno farraginoso, senza ovviamente spostare di una virgola i rigidi parametri di sicurezza. Ma questo, sia chiaro, deve valere per tutti».

Che intende dire?

«Che non c'è una normativa altrettanto rigorosa quando si parla di tratte terrestri. Poi c'è il treno, che presenta indici di sicurezza maggiori, ma che attraversa i centri abitati. E quando accade un incidente, come a Viareggio, può avere esiti devastanti».

La scommessa è quindi quella delle "autostrade del mare"?

«Certamente sì. Ma non basta fermarsi ai principi e ai buoni propositi, alle parole di circostanza di fronte alle tragedie. Bisogna prendere delle decisioni precise».

Ad esempio?

«Se vogliamo davvero risolvere i problemi, facciamo scattare il divieto di transito a tutte le autocisterne che trasportano merce pericolosa sulle autostrade costiere».

In quali tratte?

«Dall'Italia fino alla Spagna. Prendiamo provvedimenti coercitivi, scoraggiamo l'uso di questi trasporti, a meno che non si parli di tratte brevi. Sarebbe un primo segnale, molto preciso. La dimostrazione di voler davvero risolvere i problemi».

(mas. m.)

GLI ARMATORI A ROMA PER LA 48 ORE DEL MARE. L'INTERVISTA AL PRESIDENTE CONFITARMA

«Soccomberà solo chi è debole»

La crisi e la i modi per ripartire: «Va chiarito il quadro finanziario»

La due giorni che si apre oggi al Palazzo Colonna, rappresenta un appuntamento particolarmente importante per Confitarma. Da un lato la 48 Ore del Mare, fortemente voluta dal presidente Nicola Coccia, salutata subito da uno straordinario successo, giunta quest'anno alla sua terza edizione, dopo quelle di Napoli e Genova. Poi, l'annuale assemblea della Confederazione degli armatori privati che, quest'anno, si celebra dopo un anno particolarmente difficile per il mondo armatoriale, caratterizzato da una crisi finanziaria ed economica senza precedenti. Coccia affronta entrambi gli avvenimenti, cui parteciperanno il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Altero Matteoli ed il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta, con il consueto ottimismo, ma anche guardando con lucidità agli effetti della crisi.

Partiamo dalla 48 Ore del Mare. Lei ci tiene particolarmente. Perché, secondo lei, ha avuto successo da subito?

«Perché andava a colmare una forte lacuna: la mancata conoscenza, da parte del grande pubblico, di un settore che - cosa dimenticata dai più - mette in rete l'economia del mondo. Ebbene, oggi questo risultato è stato raggiunto: l'armamento ha la sua visibilità ed, inoltre, dobbiamo dire di essere stati



Una nave portacontainer ferma alla Spezia

lungimiranti se la stessa Unione Europea, sulla nostra scia, ha poi costituito il *Maritime Day*».

Molto è cambiato rispetto all'assemblea del 2008: c'è stata, nel frattempo, una crisi di grandi dimensioni, per buona parte imprevedibile, che ha creato non poche difficoltà all'armamento. Come stanno reagendo gli armatori italiani?

«Questa crisi ha origini finanziarie e la stiamo affrontando sotto il profilo finanziario. Finirà quando si chiariranno le sfide con il

mondo della finanza. Per questo abbiamo deciso di dar vita ad un progetto di collaborazione con la rete televisiva *Class Cnbc* che prevede una miniserie dedicata allo shipping oltre alla puntata pilota del 1 luglio con la sessione "Shipping in onda", un confronto tra armatori e banchieri di alto livello. Una maggiore diffusione tra gli addetti ai lavori dovrebbe sfociare in una grande apertura da parte del mondo finanziario ed in una maggiore comprensione delle esigenze dell'armamento. Nel frattempo gli armatori stanno proce-



Nicola Coccia

dendo a grandi rinnovi ed i primi segnali positivi già ci sono. Certo qualcuno ha ancora la febbre alta, ma ce la farà. Soccomberà solo chi già era debole, ma la maggior parte sta superando il guado, anche se con qualche sacrificio».

Tirrenia: nei quattro anni della sua presidenza, la privatizzazione della compagnia guidata da Franco Pecorini è stato uno dei suoi cavalli di battaglia. Oggi il governo ha dato il via libera allo "spezzatino" ed al passaggio alle Regioni delle Compagnie Regio-

nali. Quale è oggi il suo pensiero?

«Noi, fin da subito, ci siamo convinti che era opportuno dividere Tirrenia dalle Regionali. Sono quest'ultime, secondo noi, ad avere realmente una funzione sociale. Per questo è necessario che la soluzione parta proprio dal trasporto regionale che potrà magari adottare formule diverse da Regione a Regione. Col tempo, però, bisognerà andare verso la gara pubblica perché è la formula che soddisfa maggiormente le esigenze locali. Una volta trovato un equilibrio tra Regione e Regione, il problema Tirrenia diventa di più facile soluzione. Bisognerà analizzare dove può ancora svolgere un ruolo utile mentre, per le stesse società regionali, bisognerà definire il ruolo delle Regioni che ricoprono contemporaneamente due funzioni: sono enti regolatori e gestori del traffico».

La green economy può rappresentare per l'armamento anche una via di uscita dalla crisi?

«Sicuramente sì. Da un lato rappresenta una indiscutibile necessità e dall'altro, una grande opportunità. Mette in moto, infatti, tutta una serie di investimenti ad iniziare da un massiccio programma di demolizioni delle navi più vecchie, specie nel settore del carico secco. Un po' come è avvenuto per le petroliere a scafo singolo».

BIANCA D'ANTONIO

INFORMARE

Nella cittadina olandese di Alblasserdam sarà realizzato un container terminal fluviale a sostegno del traffico di Rotterdam

L'inland terminal sarà gestito dalla Binnenlandse Container Terminals Nederland

Nella cittadina di Alblasserdam, situata ad est di Rotterdam, sarà insediato un Container Transferium (CT), uno degli inland terminal che serviranno a migliorare l'efficienza del traffico dei container nel porto di Rotterdam. L'individuazione del sito del nuovo container terminal fluviale è stata ufficializzata ieri con un accordo siglato dal ministero olandese dei Trasporti e dalla Port of Rotterdam Authority.

Il Container Transferium di Alblasserdam sarà gestito dalla Binnenlandse Container Terminals Nederland (BCTN), società olandese specializzata nella gestione di terminal per il trasporto intermodale.

L'ente portuale di Rotterdam ha reso noto che l'investimento complessivo della Port Authority per l'acquisizione dell'area su cui sorgerà il terminal e per attrezzare l'impianto ammonterà a circa 38 milioni di euro. Secondo le previsioni, il terminal avrà una capacità di traffico annua pari a circa 200.000 teu e diventerà operativo alla fine del 2011.

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

RELEASE 07.01

INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

Pubblicazione realizzata da Redivo SAS * Via San Giacomo 15 * 16128 Genova
Tel. e Fax 010582939 Dir. 010584647 * e-mail: redivo@tin.it

Mercoledì 1 Luglio 2009 Sommario

Alleanza araba contro la pirateria
Genova, accordo fra VTE e Spediporto
Genova, alla Culmv il lavoro temporaneo
Nordana, nuova rotazione servizio Intramed
Attacco all'autorità Portuale di Marsiglia

Zacchello cede tanker alla Libia
Shenzhen in leggera ripresa
Di Luise segretario generale a Salerno
Firma digitale a Venezia
Infiltrazioni mafiose, voltare pagina
IPSEMA presenta l'Ente Sociale della Navigazione

ALLEANZA ARABA CONTRO LA PIRATERIA

I comandanti della Marina militare di undici paesi arabi che si affacciano sul Mar Rosso e il Golfo di Aden hanno sottoscritto un accordo contro la pirateria, che prevede una forza militare comune che navigherà «nelle acque del golfo di Aden e nell'oceano Indiano per garantire la sicurezza del commercio marittimo». La forza navale araba, che avrà un comando unificato e un mandato della durata di un anno, è stata costituita da Arabia Saudita, Egitto, Kuwait, Bahrein, Qatar, Emirati Arabi Uniti, Oman, Giordania, Sudan e Yemen.

GENOVA, ACCORDO FRA VTE E SPEDIPORTO

Con un accordo di grande rilievo, sono state superate le ragioni dei dissensi emersi fra il Luglio ed il Novembre 2008 fra VTE e Spediporto sull'applicazione di misure dissuasive alla permanenza e sosta dei contenitori,

quali lo Yard Occupancy Charge (YOC). Tale specifica misura, condivisa con Assagenti, aveva provocato nel merito e nel metodo l'opposizione da parte di Spediporto nonché alcune difficoltà per la sua implementazione. Ieri Assagenti, Spediporto, Confindustria sezione Terminal Operators e Voltri Terminal Europa (VTE) hanno concordato di ritenere superate tutte le dispute che hanno coinvolto le parti, i rispettivi rappresentanti e VTE, collegate all'introduzione dello YOC nel 2008, rinunciando pertanto a ogni forma di reclamo già istruito o da formalizzare; che il superamento di tali dispute e reclami è avvenuto attraverso la stipula di diversi atti tra le singole parti, la cui esecuzione è tuttora in fase di completamento; che le parti stesse, anche per nome e per conto dei propri rappresentanti, si impegnano a concludere o far concludere l'esecuzione degli atti al più presto e comunque entro 60 giorni. Inoltre, i firmatari dell'accordo si impegnano al superamento di eventuali future situazioni operative simili, attraverso l'avvio di regolari consultazioni e con

modalità realizzative concordate nell'ambito delle rispettive responsabilità e obblighi, indirizzate all'identificazione di soluzioni quanto più condivise nell'interesse primario del porto di Genova. Dell'accordo è stata resa partecipe l'Autorità Portuale con lo scopo di assicurare visibilità istituzionale ai suoi contenuti.

GENOVA, ALLA CULMV IL LAVORO TEMPORANEO

anni dalla promulgazione della legge sui porti, la Culmv ha ottenuto dal Comitato portuale di Genova l'autorizzazione ad operare come unica società fornitrice di manodopera temporanea, dopo aver partecipato e vinto la gara bandita dall'Authority. Genova, come richiesto dal ministro dei Trasporti Altero Matteoli con una direttiva dello scorso settembre, si allinea così alla norma nazionale. Ora la Culmv non sarà più società di servizi portuali: come fornitore di manodopera, i suoi soci lavoreranno sotto la piena responsabilità dei terminalisti, e saranno più tutelati in caso di calo dei traffici e perdita di ore lavorate. Ancora per qualche settimana la Culmv può attingere alla cassa in deroga, concordata con la Regione, mentre quando entrerà a regime l'autorizzazione ex art. 17 i soci Culmv potranno far ricorso all'integrazione salariale riconosciuta per le ore non lavorate. La Culmv è l'unico soggetto ad aver partecipato alla gara bandita lo scorso marzo dall'Autorità portuale per la fornitura di lavoro temporaneo, una attività di fatto già "coperta" dalla Compagnia che però non aveva tutte le

autorizzazioni necessarie a svolgere questo ruolo in esclusiva. Ora l'autorizzazione è arrivata, ma prima la Culmv deve vendere la sua quota detenuta nella società portuale Csm e cambiare ragione sociale, diventando "fornitore di manodopera" e non più "società di servizi portuali". Un passaggio che dovrebbe concretizzarsi alla prossima assemblea dei soci il 20 luglio.

NORDANA, NUOVA ROTAZIONE SERVIZIO INTRAMED

Con effetto dal 10 Luglio, la compagnia danese Nordana inserirà lo scalo di Sagunto nell'ambito del suo servizio Intramed. La nuova rotazione sarà quindi Sagunto, Tarragona, Marsiglia Fos, Genova, La Spezia, Pireo, Istanbul (Haydarpasa), Beirut, Lattakia (a richiesta), Mersin (a richiesta), Alessandria, Bengasi, Misurata, Sfax, Skikda e di nuovo Sagunto.

ATTACCO ALL'AUTORITA' PORTUALE DI MARSIGLIA

Per la seconda volta in pochi mesi, la sede dell'Autorità Portuale di Marsiglia è stata devastata da manifestanti con il volto coperto. Il nuovo episodio è di una particolare gravità: una quarantina di persone hanno assaltato gli uffici, distruggendo in particolare con colpi di ascia quello dell'amministratore delegato Jean-Claude Terrier, che è stato anche pesantemente minacciato. Gli attaccanti non hanno rivendicato l'azione e non sono stati identificati,

anche se indossavano vestiario da lavoro dell'Autorità portuale. L'Autorità Portuale ha sporto denuncia contro ignoti. L'episodio è l'ennesimo atto di intolleranza contro l'applicazione della legge di riforma portuale votata lo scorso anno, fortemente osteggiata dai sindacati.

ZACCHELLO CEDE TANKER ALLA LIBIA

L'armatore Zacchello ha ceduto per circa \$ 25 milioni alla società libica General National Maritime Transport Company la tanker Handysize Stella Azzurra da 29.000 dwt. La nave, che è stata ribattezzata Anwaar Al Khalij, è stata ceduta allo stesso prezzo delle due gemelle Punica e Peonia. La flotta di General National è così salita a 22 navi.

SHENZHEN IN LEGGERA RIPRESA

Nel mese di Maggio il porto di Shenzhen ha movimentato 1,47 milioni di teus, il 16,4% in meno rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Il dato interessante è che l'entità della flessione ha avuto un certo rallentamento rispetto ad Aprile, quando la flessione su base annua era stata del 24,9%. A Febbraio, Marzo ed Aprile la flessione era stata rispettivamente del 26,3%, 20,3% e 24,9%. Nei primi cinque mesi la flessione è stata del 20,8%.

DI LUISE SEGRETARIO GENERALE A SALERNO

Il Comitato portuale di Salerno ha nominato Luigi Di Luise nuovo segretario generale. Dalla istituzione dell'ente, avvenuta nel 2001, Di Luise è dirigente dell'Area Demanio - Lavoro portuale. Di Luise assumerà l'incarico il 13 agosto, alla scadenza del secondo mandato quadriennale di Francesco Messineo.

FIRMA DIGITALE A VENEZIA

La Camera di Commercio e l'Autorità Portuale di Venezia hanno firmato un protocollo d'intesa per l'applicazione e lo sviluppo della firma digitale all'interno del sistema telematico del porto. L'ente camerale l'impegno a fornire gratuitamente 200 "Business Key" alle imprese coinvolte nel ciclo nave e nelle operazioni portali, con un prepagato di venti euro per il servizio "Telemaco" che consente di accedere alla banca dati telematica del Registro Imprese camerale. Dal canto suo, l'Autorità Portuale si impegna all'acquisto dell'applicazione software necessaria all'interfacciamento delle "Business Key" con il sistema telematico portuale "LogIS". L'introduzione della firma digitale partirà dal prossimo settembre con un periodo di sperimentazione. I primi interessati - saranno gli agenti marittimi all'atto della presentazione delle domande di autorizzazione per le merci pericolose.

INFILTRAZIONI MAFIOSE, VOLTARE PAGINA

E' sempre più vasta la platea delle aziende che operano ai confini della sopravvivenza e quindi ai confini della legalità; è quindi sempre più ampio il numero di aziende di trasporti esposte al rischio di infiltrazione da parte della malavita organizzata. A confermarlo è Paolo Longobardi, presidente di Unimpresa, l'associazione che sta unendo un gruppo crescente di piccole e medie imprese e che proprio del tema della legalità, nonché della difesa dal racket e dalle infiltrazioni mafiose, ha fatto il suo cavallo di battaglia presentando in questi giorni anche a Milano, un innovativo Codice della legalità. "Quando un mercato dei servizi presenta scarse e frammentate garanzie di controllo – sostiene Longobardi – e queste garanzie si affiancano a leggi talora arbitrarie, spesso generiche e vaghe, il rischio che l'attività d'intermediazione assuma caratteristiche e funzioni tipiche dell'illegalità, favorendo l'uso delle imprese quale strumento facile e difficilmente controllabile per riciclare denaro sporco e coprire attività parallele, diventa davvero altissimo". Polizia dedicata per la sicurezza stradale e per i fenomeni malavitosi. Secondo Maurizio Longo, segretario generale di TrasportoUnito Fiap, che a Unimpresa aderisce - In un mercato dei servizi, da anni in tensione per l'assenza di una attenta e seria politica dei trasporti, all'interno del quale le imprese che resistono sono fortemente indebitate, sorgono all'improvviso aziende con investimenti di ingenti capitali che operano sul mercato con tariffe ben al di sotto dei livelli di sicurezza minima". "E' difficile – prosegue Longo – tradurre in numeri certi la crescita di un fenomeno che è comunque

palpabile ed è accelerato da una crisi economica e finanziaria che tende a stringere il cappio attorno a quelle imprese, che fortunatamente sono la maggioranza, che continuano ad agire nella legalità". "Di fronte a precise responsabilità istituzionali, a una sottovalutazione dei rischi e all'affermazione di una committenza con pochi scrupoli, il cui unico interesse era ed è quello di risparmiare sui costi, - conclude Longo - è improrogabile una vera e propria virata: in primis dando vita ad un corpo di polizia dedicato, in grado di intervenire sia nel campo della sicurezza stradale sia in quello relativo alla trasparenza dei mercati".

IPSEMA PRESENTA L'ENTE SOCIALE DELLA NAVIGAZIONE

Riorganizzare i servizi del welfare per il settore della navigazione e dar vita ad una nuova realtà istituzionale: l'ESIN, l'Ente Sociale Italiano della navigazione valorizzando la specificità del comparto marittimo. E' la proposta che IPSEMA presenterà all'interno della tavola rotonda "Un nuovo welfare per la gente di mare" inserita nella giornata dedicata al seminario organizzato da Eidos, Istituto europeo di documentazione e studi sociali, in collaborazione con IPSEMA, in programma il 3 luglio presso la sede IPSEMA. Il progetto sarà illustrato dal Commissario Antonio Parlato, il Presidente del Civ, Giovanni Guerisoli, il Direttore Generale, Palmira Petrocelli. Alla tavola rotonda interverranno Cesare Damiano, Commissione Lavoro Camera dei Deputati, i rappresentanti di Confitarma, Luca Sisto; di Fedarlinea, Giovanni Rizzo; di Federpesca, Ervio Dobosz. Per le Organizzazioni Sindacali interverranno: Ludovico Ferrone (CGIL); Fulvio Giacomassi (CISL); Paolo Carcassi (UIL); Nazzareno Mollicone (UGL). Le conclusioni saranno a cura del Presidente del Civ Giovanni Guerisoli, del Presidente della Commissione Lavoro della Camera dei Deputati, Silvano Moffa e del Sottosegretario alle Politiche Agricole con delega alla Pesca, Antonio Bonfiglio.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.