

DOMANI IL VIA AL FORUM INTERNAZIONALE

Guardie costiere, Genova capitale

I 23 Paesi del Mediterraneo a confronto. Ci sarà anche Mitropoulos, presidente dell'Imo

GENOVA. Crisi o non crisi, dragaggi o non dragaggi, c'è ancora un porto che lavora bene, e ha tutta l'intenzione di continuare su questa strada. Marittimi, portuali, operatori. Ma c'è anche un settore pubblico, che ai proclami preferisce un'attività fatta di poche parole e molte azioni concrete. Prendiamo la Provincia di Genova: non sarà l'ente perfetto, ma da anni si impegna nella formazione del personale navigante, e ultimamente si è data da fare per portare sotto la Lanterna, in un momento difficile per il porto, la prima edizione del Forum delle Guardie costiere del Mediterraneo. Non è cosa da poco: una lunga due giorni (domani e dopodomani) dove ci saranno 70 delegazioni estere da tutto il mondo, saranno rappresentate 23 nazioni costiere del Mediterraneo e del Mar Nero, alla presenza di 19 Paesi osservatori dell'Unione Europea. Non mancheranno tutte le grandi organizzazioni internazionali marittime, a partire dalle agenzie delle Nazioni Unite (Imo) e dell'Unione Europea (Emsa) che si occupano di politiche marittime. E infatti ci sarà anche Efthimos Mitropoulos, che per il mondo marittimo è un piccolo Ban Ki Moon.

Per parlare di cosa? Ricerca e soccorso, protezione dell'ambiente marino, sicurezza della navigazione, controllo sulla pesca. In questi campi, l'Italia da 10 anni è il primo Paese al mondo. Dati di pochi giorni fa: l'Italia ha confermato ancora una volta il primato per navi straniere trattenute nei porti nazionali in quanto considerate

pericolose per l'ambiente, per i passeggeri e gli equipaggi (navi "substandard", o in termini meno asettici, carrette del mare): delle 1.927 unità straniere (sia mercantili che passeggeri) controllate nei porti nazionali dalla Guardia costiera, ben 224 sono risultate non conformi agli standard di sicurezza e per questo trattenute fino all'eliminazione delle irregolarità accertate. L'attività - nata in seguito a un accordo firmato da 27 Paesi europei per contrastare proprio la proliferazione di carrette del mare - consiste nel visitare almeno il 25 per cento delle navi straniere che approdano nei porti nazionali secondo criteri di priorità determinati dall'età della nave, dalla pericolosità del carico e dagli eventuali precedenti fermi avvenuti in altri porti, assicurando così il controllo delle unità a maggior rischio.

Il summit di Genova, se giocato bene, potrà essere anche una grande occasione di promozione e valorizzazione del ruolo della città nelle politiche marittime nazionali e internazionali. L'industria del mare non è fatta solo di navi, banchine e scagni, ma sempre più di radar, sistemi di controllo, tecnologia. Spicce in questo momento, in cui i pirati stanno dando sempre più prova della loro organizzazione e spregiudicatezza. E così andrà in scena anche il mondo dell'alta tecnologia - uno dei settori in cui Genova sta cercando di emergere - e dei sistemi più avanzati dell'industria italiana nel campo della ricerca e delle conoscenze marittime e navali,

che avrà a disposizione una parte espositiva degli spazi.

«Siamo orgogliosi di accogliere i rappresentanti delle Guardie costiere degli Stati mediterranei, dei Paesi osservatori e delle organizzazioni marittime internazionali - dice Alessandro Repetto - in una città e in un territorio in cui la Provincia con tutte le istituzioni e il mondo marittimo da alcuni anni ha rilanciato e promosso a livello locale, nazionale e internazionale molte iniziative per rafforzare interessi e competenze del cluster marittimo nazionale verso obiettivi di ricerca, innovazione tecnologica e alta formazione, dall'Accademia della Marina Mercantile, la prima in Italia, alla sua divisione internazionale dell'International maritime safety security environment academy che fa di Genova una delle tre accademie al mondo dell'Imo».

Il Forum, che si svolge nelle azioni dell'agenda europea dell'Unione per il Mediterraneo, è organizzato dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto insieme ai ministeri degli Affari Esteri e dei Trasporti e Infrastrutture, avrà il supporto logistico della Provincia, (che lo promuove con enti, istituzioni e sponsor tecnici e industriali) e si svolgerà alla Stazione Marittima. Non ci sarà solo Mitropoulos: per l'occasione sbarcheranno a Genova i ministri degli Esteri Franco Frattini e dei Trasporti e Infrastrutture Altero Matteoli.

ALBERTO QUARATI
quarati@secolodix.it



Guardia costiera in azione. L'Italia è il primo Paese per controlli nei porti

COMMESSA DELLA US NAVY

Fincantieri e Boeing, alleanza da quattro miliardi di dollari

Il Pentagono rinnova la flotta degli hovercraft: le due società puntano a un contratto per costruire 80 unità super-veloci

WASHINGTON. In occasione dell'apertura della Navy League Sea-Air-Space di Washington, il più importante Salone della difesa e della sicurezza nel settore navale che si tiene Oltreoceano, Fincantieri e il colosso nel settore della difesa ed aerospaziale Boeing hanno annunciato di aver siglato un accordo, con l'obiettivo di aggiudicarsi il programma Sea Base-to-Shore Connector (Sbc), destinato alla realizzazione di una nuova flotta di hovercraft per la Marina militare, per un valore complessivo di quattro miliardi di dollari.

La Us Navy infatti intende acquistare un'ottantina di "mezzi a cuscino d'aria" di nuova generazione

che rimpiazzeranno nei prossimi anni l'attuale flotta di hovercraft, i Landing Craft Air Cushion (Lcac), che vengono impiegati dalla Marina americana per il trasbordo dalle navi per le operazioni anfibe fino sulla terraferma, di mezzi, materiali e personale del corpo dei Marine.

Gli hovercraft, che dal punto di vista costruttivo si caratterizzano come piattaforme ibride assimilabili a un prodotto aeronautico, sono mezzi sostenuti da un cuscino d'aria, in grado di spostarsi a velocità superiori ai 40 nodi e in grado di trasportare, per esempio, un carro armato da circa 60 tonnellate, oppure diversi mezzi ruotati o cingolati e materiali vari. La capacità di spostarsi su un cuscino d'aria e quindi indipendentemente dalle maree, dalla profondità delle acque, evitando ostacoli immerosi e lo stesso terreno su cui si spostano, consente a tali mezzi di accedere a più del 70 per cento delle spiagge nel mondo, contro circa il 17



Uno degli hovercraft della Us Navy. Il Pentagono ne vuole di nuovi

per cento raggiungibile attraverso i mezzi da sbarco tradizionali. La Marina prevede di indire una gara entro il 2010 che dovrebbe portare alla selezione di un team vincitore entro il 2011. Fincantieri intende proporsi con la propria controllata americana Marinette Marine Corporation,

parte di Fincantieri Marine Group, società costituita da Fincantieri all'inizio di quest'anno, con la recente acquisizione di quattro cantieri nella regione dei Grandi Laghi. La società Marinette Marine si porrà come capo-commessa per lo sviluppo della piattaforma che sarà

realizzata presso i propri stabilimenti nel Wisconsin, mentre Boeing curerà la parte relativa alla propulsione e all'elettronica, meglio dire "avionica", dei nuovi mezzi. Le due società puntano ad offrire alla Us Navy mezzi di nuova generazione in grado di coniugare alta affidabilità con costi relativamente contenuti. In aggiunta ai contratti già acquisiti negli Stati Uniti, quali quello riguardante la Littoral Combat Ship, «oggi siamo monitorando con attenzione anche altre opportunità che stanno sorgendo Oltreoceano - ha detto Giuseppe Bono - amministratore delegato di Fincantieri - in un mercato che sviluppa annualmente programmi che non hanno pari al mondo. Sono convinto - ha concluso Bono - che anche attraverso alleanze come quella con Boeing, riusciremo nei prossimi anni a ricoprire una posizione di assoluta preminenza tra i partner della Marina americana».

LUCA PERUZZI

Napoli, D'Agostino nuovo segretario in Autorità portuale

Pioggia di astenuti nel voto del Comitato. «Bisogna puntare sulle competenze professionali interne all'ente»

NAPOLI. L'Autorità portuale di Napoli ha il suo nuovo segretario generale. E Zeno D'Agostino, 41 anni, veronese, già amministratore di Logica e presidente di Ferport. Le previsioni della vigilia sono state rispettate. È stata eletto a maggioranza dal Comitato la settimana scorsa anche se ci sono da registrare sette astensioni (cinque da parte dei rappresentanti sindacali, una del rappresentante dei terminalisti e l'altra da quello degli autotrasportatori) ed un voto contrario da parte di un sindacalista. «Vuol dire che c'è democrazia e che c'è spa-

zio per la dialettica» il commento di alcuni membri del Comitato.

Come previsto dalla legge, il nome del nuovo segretario generale è stato proposto dal presidente Luciano Dassatti, scelto tra i quattro aspiranti alla carica che avevano presentato od inviato il proprio curriculum. Il nuovo segretario generale del parlamentino del porto ha, dalla sua, una lunga esperienza alla guida di Logica, l'Agenzia regionale per la logistica, che continuerà a guidare fino alla nomina del suo sostituto, nonché alla presidenza di Ferport, la società per le manovre ferroviarie, (51% Serfer, 34% Autorità portuale e 15% Interporto di Nola) che opera all'interno del porto, carica che conserverà.

«Sono soddisfatto - commenta a caldo il neo numero due dell'Authority - ma sono anche consapevole che

bisogna lavorare seriamente e molto. Ci attendono importanti progetti da portare avanti, dal waterfront alla darsena di levante ai fondali e poi, da parte mia, intendo perseguire un obiettivo tutto personale: puntare molto sulle persone e, di conseguenza, sulla loro organizzazione, competenza e formazione, tutte qualità che, insieme all'entusiasmo, sono il motore per il buon funzionamento dell'Authority».

«Con il presidente Dassatti - continua D'Agostino - ho riscontrato un unanime sentire e una identità di vedute sulle cose su cui ci siamo confrontati in questi ultimi mesi».

Da ieri, il neosegretario è al lavoro, nei suoi uffici in Autorità portuale. Aprendo la seduta del Comitato che ha proceduto alla nomina, il presidente, Luciano Dassatti, ha sottoline-

ato come «l'Autorità portuale, grazie a tutti i componenti del Comitato, potrà ora cominciare la sua attività nella pienezza dei propri organi e delle proprie funzioni». Si è poi soffermato ad illustrare il programma di lavoro che attende il Comitato nei prossimi mesi. Approvato anche il bilancio consuntivo del 2008 chiusosi con un avanzo economico di 9 milioni e mezzo ed un avanzo finanziario di 10 milioni e 700.000 euro. Risultati estremamente positivi che confermano la vitalità ed il grande impegno dell'Authority proiettata verso l'ammodernamento ed il potenziamento infrastrutturale del porto. Sono previsti finanziamenti per 168 milioni e 200.000 euro finalizzati alla realizzazione di opere ed all'acquisto di attrezzature portuali.

BIANCA D'ANTONIO

INTESA IN PREFETTURA

Sicurezza, accordo sotto la Lanterna

GENOVA. Accordo per la sicurezza sul lavoro nel porto di Genova. È stata raggiunta in Prefettura l'intesa tra imprenditori, istituzioni e rappresentanti dei lavoratori per l'applicazione del protocollo per la sicurezza sulle banchine. L'intesa, che soddisfa tutte le parti dopo le tensioni dei mesi scorsi, spiega il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo «è rispettosa della norma nazionale». Il protocollo prevede, tra l'altro, che saranno sei i responsabili di sicurezza di sito (lavoratori distaccati incaricati di occuparsi della prevenzione su tutte le banchine cittadine accanto agli enti preposti) per un numero annuo pro capite minimo di 990 ore. I costi saranno sostenuti dagli operatori portuali.

19 GIORNI DI TRENI FERMI

Ferport, lo sciopero continua fino a giovedì

GENOVA. Proseguirà sino a giovedì lo sciopero dei dipendenti Ferport, la società che ha l'appalto per le manovre ferroviarie in porto a Genova partecipata da Trenitalia Cargo e consorzio Abaco. Ieri era prevista un'audizione in Comune dei rappresentanti dei lavoratori che protestano contro il piano di riorganizzazione. I soci, viste le difficoltà, hanno deciso di liquidare l'azienda. Le parti, continuano a non parlarsi, tanto che ieri i lavoratori non volevano che all'audizione partecipassero anche i manager della società. Lo sciopero dura da 19 giorni. «Diciamo che ci sono gravi problemi di comunicazione tra azienda e lavoratori» commenta l'assessore Mario Margini, annunciando che ci sarà una nuova riunione nei prossimi giorni. L'Autorità portuale sta avviando le pratiche relative alle richieste di due società - gruppo Messina e Trenitalia, quest'ultima azionista di Ferport - per l'autorizzazione all'autoproduzione. Ovvero, la possibilità di gestire da sé le manovre in porto, senza l'intervento di Ferport.

LE NUOVE NOMINE VALZER DI POLTRONE A CONTSHIP ITALIA

••• GIRANDOLA di poltrone in Contship Italia. Nuovi manager per Tangeri e Cagliari, cambiamenti anche a Gioia Tauro e alla direzione commerciale. Domenico Bagalà nuovo amministratore delegato a Cagliari, Marco Mignogna di Eurogate Tangeri

.....
<http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/container>

ARMATORI ITALIANI AUGUSTA DUE PRESENTA LA NUOVA “COSTANZA M”

••• È GIÀ OPERATIVA la chimichiera “Costanza M”, l’ultima nave entrata a far parte della flotta Augusta Due. L’unità, costruita in Romania dallo stabilimento Senterul Naval di Costanza, è la seconda acquistata da Raffaele Brullo

.....
http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/armatori_e_cantieri

CANTIERI CINESI IL COLOSSO GUANGZHOU DIMEZZA I PROFITTI

••• IL COMPLESSO industriale Guangzhou Shipyard, uno dei più grandi costruttori navali cinesi, nel primo trimestre del 2009 ha dimezzato i propri profitti. Un taglio netto del 50 per cento dovuto all’aumento del prezzo dell’acciaio

.....
http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/armatori_e_cantieri

Il Terminal Rinfuse non chiude, salvi il lavoro e la centrale Enel

GENOVA. Il Terminal Rinfuse del capoluogo ligure non chiuderà i battenti, come era stato ventilato in un primo momento dopo che la magistratura aveva deciso di mettere i sigilli a ponte San Giorgio. Motivo: la mancanza di un sistema in grado di smaltire correttamente l'acqua piovana, che essendo intrisa di carbone, faceva cadere in mare un polliglio inquinante. Azienda e giudice sono venuti a patti: la Terminal Rinfuse non chiude i battenti, ma ha organizzato velocemente un sistema provvisorio in grado di soddisfare le richieste della magistratura. Le navi quindi potranno continuare ad arrivare a ponte San Giorgio, con alcuni effetti non trascurabili: in primo luogo, la centrale dell'Enel potrà continuare ad avere il suo approvvigionamento di carbone, e poi, ma la cosa non è meno importante, sia i lavoratori del terminal, sia i portuali della

compagnia Pietro Chiesa potranno continuare a lavorare. Ora, il grosso nodo da sciogliere sono i tempi: il sistema provvisorio ha dei costi considerevoli per la Terminal Rinfuse, e per l'entrata in funzione del sistema definitivo (mai messo in opera perché fino a questo momento non era chiaro a chi dovesse essere in carico il costo di realizzazione) c'è da giurare che passerà quasi un anno: Terminal Rinfuse dovrà approntare il pre-progetto, il progetto definitivo, che poi dovrà essere approvato, se tutto va bene, dall'Autorità Portuale e dagli enti locali. Sul Terminal Rinfuse c'è poi il problema dei dragaggi: i fondali a ponte San Giorgio sono molto bassi, e questo proprio a causa degli scarichi non a norma. Insomma, un altro tassello di porto dove la questione-tempo si rivelerà fondamentale per rilanciare lo scalo.

**Il bilancio 2008 evidenzia un "avanzo di amministrazione" di 54 milioni.
Da Iva e accise entrate pari a zero**

Porto, tasse e canoni salvano i conti "Ma dallo Stato neanche un euro"

Va bene risparmiare, ma se alla fine le banchine di Genova si reggono su quel poco che arriva dalle tasse portuali e, quasi esclusivamente, su quanto i privati garantiscono con i loro canoni, è segno che qualcosa non funziona. Luigi Merlo, da poco più di un anno al timone di palazzo San Giorgio, archivia il primo bilancio quasi interamente ascrivibile alla sua gestione (è stato nominato all'inizio di febbraio 2008) e si lascia andare a qualche riflessione amara. Certo, quei 54 milioni di "avanzo di amministrazione" sono un bel segnale per la comunità portuale, da sottolineare con evidente soddisfazione. Ma il fatto che alla voce "entrate da Iva e accise" ci sia uno zero tondo tondo, un po' sconcerta. «Che devo dire? Così vanno le cose» chiosa Merlo allargando le braccia, consapevole del fatto che così andranno ancora per un bel pezzo. Con il ministro Giulio Tremonti e il suo vice Roberto Castelli c'era stato un inizio di confronto che sembrava foriero di qualche buona iniziativa. Poi la crisi ha cancellato tutto, come l'acqua di mare fa con le parole scritte sulla sabbia. Il comitato portuale ha da pochi giorni licenziato il bilancio 2008 e il prossimo mese ci si dovrà riunire per decidere come sfruttare tutto questo "avanzo di amministrazione": 54 milioni, 30 dei quali vincolati, e 20 invece subito disponibili e che quindi saranno destinati a nuove opere. C'è insomma lo spazio per rivedere il piano delle opere e decidere dove investire prima, confidando anche sulla piccola percentuale di incremento delle tasse portuali (due punti) e su quella più robusta dei canoni demaniali (dieci).

Merlo: "Con i soldi del bilancio la nuova Stazione Marittima"

Il presidente dell'authority: 12 milioni per Ponte dei Mille

(segue dalla prima di economia)

Il punto di partenza resta la crescita delle entrate. «Ma rispetto a quanto messo a preventivo - dice Merlo - a consuntivo c'è un risparmio sensibile anche sulle spese di amministrazione». Come dire, se i soldi non arrivano da Roma, meglio risparmiare un po' di più a Genova. Ovvio che questo non può bastare, anche perché 30 dei 54 milioni di "avanzo" sono vincolati a voci di spesa già stabilite. E gli altri? Resta una ventina di milioni da spendere. «Il prossimo mese faremo un comitato portuale ad hoc - spiega il presidente - per riprogrammare alcune opere già previste dal piano operativo triennale. E la spesa più significativa, 12 milioni di euro, sarà riservata a Ponte dei Mille». Con un progetto redatto in quattro mesi e una conferenza dei servizi regionale che approva rapidamente la variante urbanistica, l'opera potrà già andare in gara nei prossimi mesi. Si realizzerà un pontile lungo più di trecento metri che, dopo un'opportuna opera di dragaggio, consentirà l'approdo alle grandi navi da crociera. Si riuscirà così a rispondere alle richieste pressanti della Msc, primo cliente della Stazione Marittima, che presto sposterà i suoi passeggeri nel Mediterraneo su navi da 135mila tonnellate di stazza lorda, le più grandi mai costruite per un armatore europeo. Ma nel frattempo Merlo accelera sul confronto con le Ferrovie dello Stato. Trenitalia si è infatti impegnata a far partire, nel marzo 2010, i lavori per il raddoppio dei binari all'interno della galleria del Campasso. «Avremo una potenzialità quasi doppia, rispetto a quella odierna - spiega il presidente dell'authority - L'opera è finanziata dalle Fs, ma noi dovremo farci trovare pronti, quando i lavori saranno conclusi». Anche per questo, partirà a breve un tavolo tecnico con le Ferrovie. Resta, irrisolto, il nodo di Cornigliano. I soldi previsti per le opere di bonifica, già messi a bilancio, non sono mai arrivati. E i lavori per la sopraelevata portuale si sono bloccati. «Non posso far partire le gare d'appalto - dice Merlo - E la mancanza di questi soldi, già stanziati e accantonati, rappresentano l'elemento più negativo di tutto il bilancio». Chissà che proprio da Cornigliano, all'interno di una più ampia riflessione sull'uso degli spazi, non possa invece venire in futuro qualche segnale importante per le aziende che chiedono uno sbocco al mare.

Nord Europa, lezione di autonomia le tasse dei moli spesi per il territorio

Un euro investito in porto crea un volano, in termini di fatturato, fino a 37 euro. Valeva per Genova fino a qualche anno fa. Vale in tutta Europa dove, nonostante la crisi stringa i polsi agli operatori, la necessità di investire sui moli viene vista come unico rimedio per aiutarne la ripresa. O, quantomeno, a crisi finita, per metterne le banchine in condizioni di operare subito con infrastrutture adeguate. Altrove si vedono i porti, in buona sostanza, più come entità sulle quali investire i proventi del fisco - per ottenerne ritorni adeguati - che come mere casse esattoriali. Come accade da noi. Leggiamo degli esempi. Anversa ha archiviato il primo trimestre del 2009 con una riduzione del tonnellaggio del 19% rispetto allo stesso periodo del 2008. Il porto belga è stato scalato da circa 3400 navi, il 16% in meno del primo trimestre 2008 e soprattutto sono crollati i traffici nelle merci convenzionali (-30%), delle rinfuse secche (-41%) mentre il numero delle autovetture caricate è calato del 32%. La risposta della Porth Authority locale alla crisi, nelle parole dell'amministratore delegato Eddy Bruyninx, è stata netta: per superare la crisi bisogna aumentare gli investimenti. Anversa, dopo i grandi porti tedeschi, è lo scalo che da almeno quindici anni aggiorna di più, a denaro, le proprie infrastrutture. Dunque se i dieci principali porti europei piangono un fine 2008 inizio 2009 con traffici in calo tra il 10% ed il 40%, non ve n'è quasi nessuno che non metta mano al portafoglio per sostenerne la attività futura. Amburgo, che ha visto i propri traffici calare tra il 15% ed il 20% negli ultimi sei mesi, ha investito 30 milioni di euro nel secondo terminal crociere della città, con lavori immediatamente avviati e previsti a conclusione per l'anno prossimo. Il nuovo terminal permetterà l'attracco, piena operatività, di 50 navi in più l'anno. Nello stesso tempo, e per fine lavori sempre nel 2010, sono stati trovati 16 milioni per completare la terza fase del terminal container Cth (Eurogate).

Brema e Bremerhaven, di certo, non stanno a guardare la crisi che divora traffici e posti di lavoro. Quasi 50 milioni di euro sono all'opera per ampliare la rete ferroviaria del retro porto e le relative strutture logistiche. E' chiaro che porti abituati a crescite di traffico a due cifre ogni anno, oggi sono in situazioni di sovracapacità. Arrivano navi cariche solo per un terzo, la Cina scala infinitamente di meno tutta Europa e, soprattutto, non si sa quanto ancora durerà la crisi. Ma al nord, pur rallentando alcuni piani faraonici, non si smette di programmare. Si guarda al diradarsi del traffico odierno, ma ci si ricorda di quando, solo due anni fa, le strutture portuali venivano messe a dura prova dal traffico in continuo aumento che stressava le banchine. Dunque Amburgo va avanti nel progetto di abbassare di un metro il fondale per consentire a navi cargo sempre più grandi di entrare nel fiume Elba. Bremerhaven, che ha già annunciato molti licenziamenti, non rinuncia certo alla grande manutenzione dello scalo. In molti vedono questa crisi come un momento di consolidamento, necessaria a rimodernizzare gli impianti. In fondo quelli sono porti dove il federalismo (vero) consentirà di recuperare alla svelta le perdite di questi mesi, utilizzando una leva fiscale elastica che permetta, nell'immediato dopo crisi, di giostrare su prezzi e tariffe autonomamente e fare da appeal ai nuovi traffici.

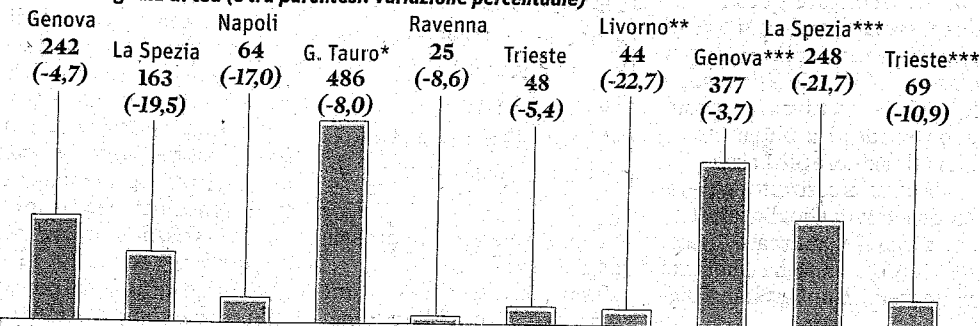
Fincantieri vola sull'hovercraft con la Boeing

Fincantieri e Boeing hanno stretto un accordo di cooperazione con l'obiettivo di aggiudicarsi la costruzione della nuova flotta di hovercraft destinati alla marina militare statunitense. L'annuncio è stato dato ieri a Washington in occasione dell'apertura della «navy league sea-air-space exposition», il più importante appuntamento fieristico al mondo nel comparto della difesa marittima e la gara riguarda una commessa da 4 miliardi di dollari. Operativamente, per il gruppo navalmeccanico italiano l'accordo vedrà la partecipazione della controllata statunitense Marinette Marine Corporation, parte di Fincantieri Marine Group, società costituita da Fincantieri all'inizio di quest'anno dopo la recente acquisizione di quattro cantieri situati nella regione dei Grandi Laghi. Boeing sarà coinvolta nel programma attraverso Boeing Rotorcraft Systems.

Il calo del traffico

Container movimentati tra gennaio e febbraio 2009, rispetto allo stesso periodo del 2008.

Valori in migliaia di teu (e tra parentesi: variazione percentuale)



(*) Solo transshipment; (**) Solo gennaio 2009/2008; (***) Dato progressivo fino a marzo, disponibile solo per alcuni scali

Infrastrutture. Accantonato il progetto sull'autonomia finanziaria Porti, la riforma si allontana

Raoul de Forcade
GENOVA

Proprio quando la crisi dei traffici nei porti si fa più acuta, sembra sfumare, e probabilmente per i prossimi due anni, la possibilità per le Autorità portuali di ottenere l'autonomia finanziaria. Ad opporsi a un'opportunità giudicata essenziale dai porti è il ministero dell'Economia, stretto tra la recessione e la tragedia del terremoto in Abruzzo.

Al centro del contendere c'è sempre una legge che, da almeno sette anni, tutti Governi e tutte le forze politiche, concordano si debba cambiare: la 84/94. Cioè la norma che ha consentito l'ingresso dei privati sulle banchine italiane, all'avanguardia quando è stata pubblicata ma ormai considerata non più in linea con le esigenze di oggi. L'iter della riforma ha seguito due diverse strade, una parlamentare e una governativa. Per questa seconda, i tecnici del ministro di Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, hanno redatto una bozza di disegno di legge per superare la 84/94 (si veda Il Sole 24 Ore dell'1° febbraio 2009).

In quel testo, tra l'altro, si ipotizza che, a completamento

dell'attuale, limitatissima, autonomia finanziaria dei porti italiani (i quali generano un gettito complessivo di circa 7 miliardi di euro, versato allo Stato, che poi ridistribuisce tra gli scali circa 130 milioni), possa essere destinato alle port Authority il 3% dell'Iva e delle accise riscosse sull'import.

Un'operazione che consentirebbe di mettere a disposizione circa 210 milioni, concentrati, peraltro, nei porti che generano maggior gettito. In questo momento, d'altro canto, le banchine soffrono per la flessione della movimentazione di merci, in particolare di container, che trasportano prodotti di consumo. Genova, solo per fare un esempio, tra gennaio e febbraio 2009 ha movimentato 242 mila teu con una flessione del traffico del 4,7% rispetto allo stesso periodo del 2008.

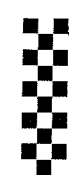
Insomma, un quadro tutt'altro che allegro che forse potrebbe migliorare se fosse varata l'intera riforma della 84/94. Ma la nuova legge si incaglia sul "no" dell'Economia all'autonomia finanziaria degli scali. E se il sottosegretario Alberto Giorgetti, interpellato dal Sole 24 Ore, affer-

ma di non voler parlare sull'argomento, a spiegare la situazione è Luigi Grillo, presidente della commissione lavori pubblici e comunicazioni del Senato.

«Siamo in difficoltà - afferma il parlamentare - perché sull'autonomia finanziaria è arrivato un no secco da Tremonti, determinato, ovviamente, dalla crisi in atto, complicata dal terremoto. Sappiamo, peraltro, che per l'anno in corso e anche per il prossimo, con questo deficit, non c'è nulla da fare. Non esiste una vera ipotesi sul tappeto ma stiamo cercando una soluzione. Dobbiamo, insomma, inventare un sistema che consolidi l'autonomia finanziaria dei porti e sposti nel tempo il costo dell'operazione, a quando l'economia tornerà a tirare». Grillo non lo dice esplicitamente ma l'idea sarebbe di fare ricorso alla Cassa depositi e prestiti per garantire flussi di risorse ai porti che, in seguito, potranno essere coperti dall'autonomia finanziaria. Un piano che, per ora, è appena abbozzato. Mentre appare chiaro che la riforma della 84/94 è ancora una volta all'impasse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sole 24 ORE 3.05.09



MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

RELEASE 05.05

INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

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

Martedì 5 Maggio 2009 Sommario

Scende il numero delle bulk carrier in disarmo
Evergreen in rosso
Zim cancella sei ordini
Grand Alliance, Zim ed Hamburg Süd collaborano
Fincantieri, accordo con Boeing per Hovercraft

Contship Italia, nuovi vertici a Cagliari e Tangeri
Il Canale di Panama riduce (per tre mesi) le tariffe
Augusta presenta la nuova 'Costanza M'
Crociere & influenza suina
I sud coreani sventano attacco a nave del nord
Ultrasporti: Cappellacci chiedono acquisto Saremar

SCENDE IL NUMERO DELLE BULK CARRIER IN DISARMO

Grazie ad una certa ripresa del mercato cinese e dei noli, nel mese di Aprile il numero delle bulk carrier in disarmo è sceso, con il ritorno all'attività di almeno una ventina fra Panamax e Capesize. Secondo il Lloyd's Inactive Vessels report, al 30 Aprile erano inattive 146 Handysize, 101 fra Handymax e Supramax, 44 Panamax e 23 Capesize, complessivamente circa il 5% della flotta mondiale superiore alle 10.000 dwt. Alla fine del 2008 la flotta bulker inattiva era stimata a circa il 10% del totale. Le bulker inattive nel range fra 35.000 e 55.000 dwt erano 105 a Febbraio e 90 a Marzo.

EVERGREEN IN ROSSO

La compagnia taiwanese Evergreen Marine ha chiuso il primo trimestre con un rosso di T\$ 2,7 miliardi (\$ 82 milioni), contro l'utile di T\$ 367,1 milioni realizzato nello stesso periodo dello scorso anno. A causa della

diminuzione dei volumi e delle rate di nolo, il fatturato trimestrale è sceso dai T\$ 6,1 miliardi dello scorso anno a T\$ 3,6 miliardi. Per il secondo trimestre la previsione è di un ulteriore aggravamento della perdita. La flotta attualmente operata da Evergreen è di 176 navi.

ZIM CANCELLA SEI ORDINI

Il gruppo israeliano Zim ha concordato con i cantieri taiwanesi China Shipbuilding Corporation (CSBC) la cancellazione dell'ordine per sei portacontainer da 1.700 teus, che avrebbero dovuto essere consegnate fra il 2010 ed il 2011. Il costo delle navi era stato fissato in \$ 36,7 milioni per ogni costruzione. La penale per la cancellazione dell'ordine è stata fissata al 17,5% del prezzo pattuito, pari a \$ 38,5 milioni.

GRAND ALLIANCE, ZIM ED HAMBURG SÜD COLLABORANO

Le compagnie della Grand Alliance Hapag-Lloyd, NYK ed OOCL,

unitamente a Zim Integrated Shipping Services, collaboreranno con Hamburg Süd nell'ambito del servizio Atlantic Express (ATX), operato con quattro navi da 3.700 teus, di cui due OOCL ed una ciascuno Hapag-Lloyd e Zim. La rotazione rimarrà invariata, con scali a Rotterdam, Amburgo, Le Havre, Southampton, New York, Norfolk, Charleston e di nuovo Rotterdam. Inizialmente Hamburg Süd noleggerà slot, mentre in un secondo tempo potrà apportare al servizio una sua nave. L'accordo dovrebbe diventare effettivo da metà Giugno, dopo l'approvazione da parte della Federal Maritime Commission (FMC). La quarta compagnia della Grand Alliance, la MISC, non opera nel trade transatlantico e non fa quindi parte di questo particolare accordo.

FINCANTIERI, ACCORDO CON BOEING PER HOVERCRAFT

Fincantieri e il colosso aerospaziale Boeing hanno stretto un accordo di cooperazione con l'obiettivo di aggiudicarsi la costruzione della nuova flotta di hovercraft destinati alla Marina Militare statunitense, che saranno assegnati nell'ambito del programma Sea Base-to-Shore Connector (SSC). L'annuncio è stato dato a Washington in occasione dell'apertura della "Navy League Sea-Air-Space Exposition", il più importante appuntamento fieristico al mondo nel comparto della difesa marittima. Operativamente, per il gruppo navalmeccanico italiano l'accordo vedrà la partecipazione della controllata statunitense Marinette

Marine Corporation, parte di Fincantieri Marine Group (FMG), società costituita da Fincantieri all'inizio di quest'anno dopo la recente acquisizione di quattro cantieri situati nella regione dei Grandi Laghi. Boeing sarà coinvolta nel programma attraverso Boeing Rotorcraft Systems. Nella gara per il programma SSC, che sarà lanciata nel 2010, Marinette Marine Corporation si proporrà quindi come 'prime contractor' per le unità, che sarebbero realizzate nei suoi stabilimenti in Wisconsin, mentre Boeing Rotorcraft Systems curerà la parte relativa alla propulsione e all'avionica dei mezzi. Le due società, mettendo a sistema le competenze maturate negli specifici ambiti di operatività, puntano ad offrire alla US Navy mezzi di ultima generazione in grado di coniugare alta affidabilità tecnica con costi relativamente contenuti. Il programma SSC, che avrà una durata decennale, prevede la costruzione di 80 hovercraft, per un valore complessivo di circa 4 miliardi di dollari, che sostituiranno i Landing Craft Air Cushion (LCAC) attualmente in uso, entrati a far parte della dotazione della Marina Militare statunitense tra il 1984 e il 2001. Le unità, che dal punto di vista costruttivo si caratterizzano come piattaforme ibride assimilabili a un prodotto aeronautico, sono mezzi sostenuti da un cuscino d'aria e propulsi da una o più eliche. In grado di spostarsi su diverse superfici a velocità molto sostenute, superiori ai 40 nodi, sono utilizzati in ambito militare come unità da sbarco per il trasporto di personale ed equipaggiamenti dalle navi in servizio alla costa. "Quest'anno, che ha

visto il nostro ingresso nel mercato statunitense della difesa con l'acquisizione dei cantieri americani – ha commentato Giuseppe Bono, Amministratore Delegato di Fincantieri – è già stato contrassegnato da un primo importante successo: l'aggiudicazione di un ordine per la realizzazione di una seconda nave nell'ambito del programma LCS, che costruiremo nello stabilimento di Marinette Marine". Bono ha poi aggiunto: "Oggi stiamo monitorando con attenzione anche altre opportunità che stanno sorgendo oltreoceano, in un mercato che sviluppa annualmente programmi che non hanno pari al mondo. Sono convinto che, anche attraverso alleanze come quella con Boeing, riusciremo nei prossimi anni a ricoprire una posizione di assoluta preminenza tra i partner della US Navy, fornendo prodotti di elevato standard qualitativo e a costi altamente competitivi".

CONTSHIP ITALIA, NUOVI VERTICI A CAGLIARI E TANGERI

Il Cda di Porto Industriale di Cagliari ha nominato Domenico Bagalà, come nuovo Amministratore Delegato. Marco Mignogna è stato nominato Amministratore Delegato di Eurogate Tanger, società affidata alla gestione di Contship Italia, nel cui capitale partecipa insieme a CMA-CGM, MSC ed Eurogate. Raffaello Cioni, che farà riferimento direttamente alla Presidente Cecilia Battistello, collaborerà nella direzione di coordinamento ed indirizzo del dipartimento Commerciale – Service Unit di

Contship Italia guidato da Michael Cashman. A Gioia Tauro, Franco Cupolo e Carmine Crudo, assumono l'incarico di Direttori Generali di Medcenter Container Terminal, ciascuno con specifiche competenze. I due manager riferiranno all'Amministratore Delegato Vincenzo Iacono. Tim Halhead assume l'incarico di Responsabile Sviluppo Terminal Marittimi nel dipartimento Programmazione e Sviluppo di Contship Italia. Il primo incarico in questa veste sarà di collaborazione con Marco Mignogna per il suo primo periodo di inserimento nel terminal di Tangeri. "L'obiettivo che ci siamo riproposti", commenta Cecilia Eckelmann Battistello, "è quello di rafforzare Contship Italia e tutte le sue diverse società attraverso l'offerta ai più giovani manager di possibilità di crescita professionale e di responsabilità, senza peraltro disperdere il patrimonio già presente nel Gruppo. Abbiamo ritenuto che tali occasioni dovessero essere offerte a giovani dirigenti provenienti da tutte le realtà nelle quali opera il nostro Gruppo".

IL CANALE DI PANAMA RIDUCE (PER TRE MESI) LE TARIFFE

Dal 1° Giugno al 30 Settembre le tariffe per il transito nel Canale di Panama delle navi con carico ridotto e di quelle che utilizzano il sistema di prenotazione saranno ridotte, considerate le difficili condizioni del mercato. In particolare, alle portacontainer che viaggiano con carico inferiore del 30% alla capacità complessiva sarà applicata la tariffa ballast di \$ 57,6 per teu, inferiore di \$ 14,4 per teu rispetto alla tariffa ordinaria di \$ 72 per teu. Previste tariffe agevolate anche per le navi di tutte le altre tipologie e riduzioni delle penali sui ritardi.

AUGUSTA DUE PRESENTA LA NUOVA "COSTANZA M"

E' operativa la chimichiera Costanza M, l'ultima nave entrata a far parte della flotta Augusta Due del gruppo Mednav. L'unità, costruita in Romania dallo stabilimento Senterul Naval, è adibita al trasporto di prodotti petroliferi e chimici ed ha doppia classe rilasciata da Rina e Germanischer Lloyd. Lunga fuori tutto 179 metri, larga 32,20 con una capacità di circa 47.000 metri cubi, la nave è dotata di un motore principale Man B&W che garantisce una velocità di servizio di 15 nodi ed è attualmente impiegata nel mercato spot per viaggi nell'area del Mediterraneo orientale e mar Nero. La Costanza M, è la seconda nave che la compagnia dell'armatore Raffaele Brullo ha acquistato dal cantiere romeno. La prima, nel 2007, è stata la m/n Rinella M, mentre per fine giugno è infine prevista la consegna della terza unità gemella.

CROCIERE & INFLUENZA SUINA

Le compagnie da crociera Carnival e Royal Caribbean hanno momentaneamente sospeso gli scali in Messico. Per Carnival Cruise Lines le cancellazioni di questo mese sono per ora undici, fino al prossimo 11 Maggio.

I SUD COREANI SVENTANO ATTACCO A NAVE DEL NORD

Una unità navale sudcoreana ha sventato un attacco di pirati somali contro una nave della Corea del Nord, secondo quanto annunciato dallo stato maggiore di Seul. L'attacco è avvenuto lungo il Corridoio di transito raccomandato internazionalmente dove l'unità sudcoreana 'Munmu il Grande' è dislocata dal mese scorso per il pattugliamento anti-pirateria nel golfo di Aden. Ricevuta una richiesta di aiuto dalla nave della Corea del Nord, dalla 'Munmu il Grande' è decollato un elicottero Linx. «Arrivati a circa tre chilometri di distanza dalla nave nordcoreana, vedendo l'elicottero sudcoreano i sospetti

pirati hanno desistito e si sono allontanati», riferisce lo stato maggiore di Seul, precisando che dalla nave sotto attacco sono arrivati i ringraziamenti all'unità navale sudcoreana.

UILTRASPORTI: CAPPELLACCI CHIEDA ACQUISTO SAREMAR

«Il Governatore della Sardegna, Ugo Cappellacci, che ringrazio per la sua decisa presa di posizione, in assoluta discontinuità col passato, contro i ventilati tagli di alcuni fondamentali collegamenti della Tirrenia, sembra al momento scongiurati, approfitti del suo previsto incontro di mercoledì col ministro dei Trasporti, Altero Matteoli e col sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, per chiedere senza indugio il trasferimento della Saremar in capo alla sua Regione». Lo chiede il segretario generale della Ultrasporti, Giuseppe Caronia. «Voglio inoltre sperare - aggiunge - che, oltre alla regione Campania che attraverso la già costituita Società regionale, CO.RE.MA. sembra voglia acquisire la Caremar, anche le regioni, Toscana e Sicilia, quest'ultima in particolare, si rendano conto che l'unico modo per salvaguardare gli interessi dei loro territori, la continuità territoriale e lo sviluppo turistico e socio-economico delle loro isole minori è, appunto, quello di acquisire il diretto controllo rispettivamente di Toremar e Siremar, oggi di proprietà Fintecna». «La Tirrenia, superata ovviamente l'attuale fase di crisi economica mondiale che ne dimezza il valore economico, previa approvazione da parte del Governo del piano Industriale, condiviso da tutte le Organizzazioni Sindacali del settore e già approvato dal Cipe, potrebbe quindi essere più agevolmente privatizzata - conclude Caronia - dopo un preventivo accordo con i rappresentanti dei lavoratori che dovranno avere ogni garanzia circa il mantenimento dei livelli occupazionali e salariali e la certezza della pronta stabilizzazione del personale precario da anni sistematicamente utilizzato».