

# «Nei trasporti rischio di infiltrazioni mafiose»

L'allarme di Costanza Musso, che poi precisa: «Ma sono fatti già noti»

**GENOVA.** La crisi economica non è l'unica tempesta che gli armatori devono affrontare in questo periodo. C'è un pericolo più insidioso, e si chiama concorrenza sleale. Un fenomeno che si può manifestare in vari modi, come hanno denunciato ieri mattina Ariodante Valeri, direttore generale di Gnv, e Costanza Musso, direttore commerciale del gruppo Grendi. L'occasione, era la presentazione della nuova linea "tutto merci" trisettimanale tra Genova e Porto Torres.

Secondo Musso, in questo momento, ci sarebbe addirittura il rischio di fenomeni di riciclaggio e di infiltrazioni mafiose. Aziende che per stare in piedi e rimanere sul mercato hanno deciso di oltrepassare il limite della legalità. «Ci troviamo spesso davanti a situazioni - ha spiegato Musso - in cui è palese che c'è qualcosa che non torna. Esistono società con perdite che fermerebbero chiunque e invece vanno avanti lo stesso. Non è possibile stare sui mercati oggi perdendo quei soldi. Se ci si sta vuol dire che ci sono altri modi di far tornare i conti». Come è stato riportato anche dalle agenzie, la dichiarazione suona come una denuncia, ma in serata Musso smorza i toni: «Sono stata fraintesa. Non ho l'autorità per denunciare nessuno. Il mio discorso in realtà voleva sottolineare un altro aspetto. La solidità di aziende come Gnv e la nostra, che hanno sempre investito in maniera coerente rispetto alle proprie possibilità, e crescendo nel tempo in maniera sana. Sappiamo che ci sono realtà, specie nel mondo dell'autotrasporto e della logistica - conclude Musso - che invece non operano nello stesso modo. Ma si tratta di fatti già noti».

«Le aziende sane - diceva ieri mattina Valeri - devono avere conti sani. Chi si può permettere di perdere soldi fa dumping. E anche chi deve soste-



La "Aegean Pearl" opererà sul nuovo servizio trisettimanale Grendi-Gnv



tere costi inferiori a quelli degli altri». Il riferimento al dumping sembra essere per Tirrenia: sono anni che gli armatori privati accusano la compagnia statale di praticare prezzi più bassi di quelli di mercato. Ma scorrettezze sono state segnalate anche nel rispetto della normativa sul trasporto delle merci pericolose, che a volte viaggiano su navi che non sono abilitate, e questo crea problemi a chi rispetta le regole. Del resto, è una buona scappatoia per chi vuole tagliare i costi del trasporto. «Spesso sono gli stessi produttori a convincere l'autotrasportatore a usare navi non abilitate, magari perché non viaggia completamente carico - spiegava ieri sera Musso -. Questo perché unità in regola, come le nostre, ha una serie di do-

tazioni che vanno a incidere sui costi». In questo senso, la recente decisione del comitato portuale di consentire il traffico misto merci-passeggeri, purché con prevalenza merci, in tutti i terminali abilitati alla "movimentazione e stoccaggio di contenitori e merci convenzionali", ha creato malumori fra gli operatori che lavorano all'interno della concessione di Stazioni Marittime, e che lo interpretano come ulteriore elemento di squilibrio della concorrenza. «Gnv - ha spiegato Valeri - è socio di Stazioni Marittime e come tale ha investito in servizi utilizzati da tutti. Chi non deve sostenere questi costi, ne riceve un vantaggio. Senza contare le spese per la sicurezza».

**ALBERTO GHIARA**  
**ALBERTO QUARATI**

“

**SOCIETÀ SOLIDE,  
ALTRE MENO**

**Ci troviamo  
di fronte a  
situazioni in cui  
è palese che  
qualche cosa  
non torna**

**COSTANZA MUSSO**  
direttore commerciale Grendi

## Genova, alla Culmv il lavoro temporaneo

**La Compagnia vince la gara per la fornitura di manodopera in esclusiva. Il porto si adegua alla legge dopo 15 anni**

GENOVA. Dopo mesi di scontri, siamo all'ultimo atto della rivoluzione del lavoro sui moli genovesi. A 15 anni dalla promulgazione della legge sui porti, la Culmv ha ottenuto ieri l'assegnazione - anche se *sub judice* - dell'autorizzazione ad operare come unica società fornitrice di manodopera temporanea sui moli genovesi, 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. L'autorizzazione è stata votata ieri dal Comitato portuale: il ministro aveva dato tempo sino al primo di luglio per mettersi in riga, con una breve proroga rispetto alla prima scadenza individuata al 31 dicembre 2008 ottenuta anche grazie alla mediazione del prefetto preoccupata per le ripercussioni a livello di tensioni sociali che si sarebbero create in città. Inizialmente, infatti, la Culmv si era mostrata recalcitrante a partecipare alla gara. Ha accettato solo dopo lunghi mesi di trattative punteggiate anche da manifestazioni di piazza e minacce di scioperi. 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.



L'allarme del console Benvenuti: «Turni lavorati in calo del 50%»

«È un risultato che solo qualche mese fa pareva irraggiungibile - ha commentato il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo -, un passaggio importante che ci deve vedere tutti impegnati assieme per costruire un porto più competitivo». Prudente soddisfazione anche a San Benigno, sede della Culmv. Prudente perché manca ancora qualche passaggio - di carattere più che altro burocratico - prima che l'autorizzazione sia effettiva, e poi perché questa evoluzione arriva in un momento drammatico per il lavoro. La crisi dei traffici sta tagliando il numero dei turni lavorati dai soci della Culmv. «Una flessione del 50% dei turni rispetto al 2008 è un dato realistico» spiega al *Secolo XIX* il nuovo console

Antonio Benvenuti confermando quanto anticipato nei giorni scorsi dal governatore Claudio Burlando. «Se c'è un calo di traffico, il soggetto che lo subisce in maniera moltiplicata è il soggetto che fornisce lavoro a chiamata, quando tutti i dipendenti dei terminal sono stati collocati». «E la situazione - aggiunge il console - non sta migliorando. È un dato eclatante che non risulta dal calo dei traffici (che si attesta invece intorno al 15%, ndr). C'è anche un utilizzo un po' spinto dei dipendenti, delle forzature da parte degli imprenditori». Al momento, dei circa mille soci, c'è lavorare per la metà.

La crisi del lavoro è parzialmente attenuata dal ricorso alla cassa integrazione: ancora per qualche settimana la

Culmv può attingere alla cassa in deroga, concordata con la Regione, mentre quando entrerà a regime l'autorizzazione art. 17 - fornitore di lavoro temporaneo - 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.

A votare sì per l'autorizzazione alla Culmv, ieri in Comitato portuale sono stati tutti i membri tranne il rappresentante degli armatori, Ignazio Messina. «È un segnale che vogliamo lanciare all'Autorità portuale: la memoria su questo dossier l'abbiamo ricevuta solo venerdì. E si trattava di una memoria molto stringata. Non è possibile su atti così importanti votare sulla fiducia, senza conoscere i dettagli. L'Autorità portuale deve darci modo di votare informati». Via libera invece dal rappresentante dei terminalisti, Alfonso Clerici, che ha però chiesto a Palazzo San Giorgio un tavolo di confronto per definire al meglio la nuova organizzazione del lavoro.

**SAMUELE CAFASSO**  
cafasso@ilsecoloxix.it

IL SECOLO XIX

>> **TRAFFICO MERCI**

## **GRENDI E GNV ALLA CONQUISTA DELLA SARDEGNA**

\*\*\* GENOVA. Il primo viaggio della nuova linea solo merci Gnv-Grendi tra Genova e Porto Torres è partita ieri sera. Il servizio avrà frequenza trisettimanale e sarà coperto dalla "Aegean Pearl" del gruppo Grendi, unità con portata pari a 509 teu (o 120 rimorchi da 12,5 metri lineari). Il nuovo collegamento consente a entrambi i partner di integrare i rispettivi servizi. Grendi completa la sua offerta di collegamenti marittimi per le merci raggiungendo direttamente il nord Sardegna. Gnv aumenta lo spazio passeggeri senza penalizzare il traffico merci. La linea congiunta Genova-Porto Torres va a potenziare i collegamenti Grendi per le merci da Genova per la Sardegna che arrivano così a otto partenze settimanali: cinque sulla rotta Genova-Cagliari e tre sulla Genova-Porto Torres. Per Gnv, raddoppia la linea giornaliera tutto l'anno Genova-Porto Torres e affianca la linea giornaliera estiva Genova-Olbia. Con la "Aegean Pearl" sarà possibile effettuare anche il trasporto di merce pericolosa che oggi non può viaggiare su questa tratta servita esclusivamente da navi miste merci-passeggeri. L'estate, su una destinazione eminentemente turistica come la Sardegna, rappresenta per Gnv un picco nel trasporto dei passeggeri con le auto al seguito. Quest'anno la compagnia ha incassato 118 mila prenotazioni di passeggeri in più rispetto all'anno scorso. Di questi, 52 mila verso la Sardegna.

**IL SECOLO XIX**

**Deilmann, bancarotta sui fiumi d'Europa**

**BERLINO.** L'armatore tedesco Peter Deilmann ha dichiarato insolvente la sua società per le crociere fluviali. Le attività oceaniche non dovrebbero essere coinvolte, almeno per il momento. Il business delle crociere fluviali è entrato in forte crisi con la flessione dei turisti americani ed inglesi, svantaggiati dal rapporto di cambio di dollaro e sterlina con l'euro. Deilmann opera nove navi da crociera sui fiumi Reno, Danubio, Elba e Moldavia. La bancarotta riguarda il personale navigante, composto da circa 250 persone, ed il personale amministrativo della direzione generale. Deilmann mantiene le crociere oceaniche con la nave da 520 passeggeri Deutschland.

**TROPPI RITARDI**

**Stolt Tankers cancella un'altra nave a Sls**

**OSLO.** A causa del previsto ritardo nella consegna Stolt Tankers, una compagnia del gruppo Stolt Nielsen, ha cancellato l'ordine per una seconda chimichiera ai cantieri coreani Sls Shipbuilding. Si tratta della seconda cancellazione nell'ambito di un ordine per quattro navi da 44.000 dwt che avrebbero dovuto essere usate per il trasporto di prodotti petrolchimici. Il cantiere aveva dichiarato la clausola di forza maggiore per la consegna delle prime due navi. Già sulla prima cancellazione le due parti sono entrate in arbitrato a marzo. Per la seconda nave, i pagamenti già effettuati al cantiere sono coperti dalle garanzie bancarie. Per Stolt Nielsen si trattava del primo ordine con Sls, un cantiere che è da tempo affetto da diversi problemi, sia sindacali che di produzione. Le quattro unità avrebbero dovuto essere impiegate da una joint venture fra Stolt Tankers e la Gulf Navigation di Dubai, una compagnia che a sua volta ha due navi in ordine presso Sls.

IL SECOLO XIX

» PORTO ROTONDO, ROGO ALLO YACHT CLUB



**UN INCENDIO** è scoppiato ieri mattina in alcune strutture dello Yacht Club di Porto Rotondo. Danni per un milione di euro, salvi solo i computer. Tra gli habitu  del club Silvio Berlusconi, e molte famiglie di vip come Barilla, Bulgari, Bormioli, Marzotto, Malag  e la stilista Krizia

## **LE ANALISI**

### **«CINA, BOOM CANTIERI DOPO LA CRISI»**

••• **IN ATTESA** di capire quando lo shipping uscirà dalla crisi, la Cina guarda oltre e, secondo alcuni analisti, nel 2010-2011 l'industria cantieristica di Pechino potrebbe avviare il grande balzo raggiungendo il top della classifica dei Paesi produttori

.....  
[http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/economia\\_e\\_finanza](http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/economia_e_finanza)

## **OFFSHORE**

### **NIGERIA, SHELL SOSPENDE ATTIVITÀ DOPO ATTACCHI**

••• **IL COLOSSO** anglo-olandese Shell ha deciso di sospendere le operazioni nell'area Western Niger Delta, nel sud della Nigeria, che comprende gli stati Delta e parte di Bayelsa, dopo i ripetuti attacchi subiti dai militanti attivi nella regione

.....  
[http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/economia\\_e\\_finanza](http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/economia_e_finanza)

## **CROCIERE**

### **VENEZIA, LEGAMBIENTE NON VUOLE LE MEGANAVI**

••• **«NO alle grandi navi nella Laguna»:** è il messaggio lanciato da Legambiente, in occasione della tappa veneziana di Goletta Verde. Per l'associazione c'è il rischio di dissesto dei fondali, ma l'Autorità portuale nega, citando uno studio di Protecno

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

# Maersk, pool di ricercatori monitorerà i fondali a Vado

Siccardi: «L'impatto ambientale della piattaforma può essere positivo»

**SAVONA.** Monitorare i fondali marini in vista della costruzione della piattaforma Maersk a Vado. Sarà questo il primo progetto che i ricercatori della Fondazione Cima (Centro internazionale di monitoraggio ambientale) realizzeranno nell'ambito della convenzione firmata ieri mattina al Campus universitario di Legnò con l'Autorità portuale di Savona. Un progetto di ricerca che non intende sostituirsi agli studi sull'impatto ambientale previsti dalla legge. A firmare l'accordo di collaborazione sono stati il presidente dell'Autorità portuale, Rino Canavese, e il presidente del Cima, Franco Siccardi, docente di Costruzioni idrauliche alla Facoltà di Ingegneria.

Obiettivo della prima ricerca che i due organismi avvieranno fra un mese è il monitoraggio di fondali, flora e fauna, partendo da un'analisi dello stato attuale di quell'area già oggi soggetta a vincolo portuale per la presenza dei pontili petroliferi. L'accordo sottoscritto è di particolare valenza sia per il Cima che per l'Autorità portuale, come hanno ribadito Canavese e Siccardi. E mentre l'accordo veniva firmato, a



Rino Canavese e Franco Siccardi (al centro) dopo la firma della convenzione al Campus di Legnò

### IL SECOLO XIX

Vado, a circa 200 metri dalla costa, una balenottera si aggirava fra alcune barche. Attratta chissà da quali motivi, dopo essersi esibita in una sorta di danza, prendeva nuovamente il largo.

Per il presidente dell'Autorità portuale di Savona il progetto di ricerca approfondirà alcune questioni relative all'ambiente marino della rada di Vado: «Il nostro scopo è ragionare in maniera approfondita - dichiara Canavese - anche su aspetti ambientali che non rientrano nella valutazione del progetto piattaforma da parte della commissione Via regionale, ma che possono garantire ulteriormente il rispetto dell'habitat marino».

«La ricerca - puntualizza il professor Siccardi - non ha interferenze con le procedure approvative del progetto o con l'esecuzione delle opere. Ha invece una valenza scientifica e ci saprà dire se ci sarà un impatto ambientale e se ci saranno dei cambiamenti non necessariamente negativi». Il professor Siccardi non nasconde un certo ottimismo sull'impatto della piattaforma

multipurpose, che ha ottenuto la certificazione del Rina. «È possibile un miglioramento - dice -. Tutti gli attuali accosti (petrolio e containers) saranno infatti concentrati su quest'unico grosso strumento, che potrebbe causare danni minori all'ambiente. Ma già oggi la situazione è sicuramente migliore degli anni Novanta».

Manifesta un certo ottimismo anche Aurelie Moulins, responsabile del settore Ecologia marina del Cima: «Qualsiasi cosa si metta in mare, viene rapidamente "colonizzata" e si trasforma in un'"isoletta" felice - spiega -. Si pensi a quello che succede con un'auto affondata: presto diventa un rifugio per alcune specie. Questo potrebbe accadere anche a Vado con la piattaforma. La valutazione che faremo, essendo multidisciplinare, unisce competenze di ingegneria, biologia, ecologia, fisica, chimica ed esperti di analisi del rischio».

**STEFANIA MORDEGLIA**  
mordeglia@ilsecoloxix.it

#### >> LA RESPONSABILE DEL PROGETTO

### «STUDIEREMO I MOVIMENTI DEI CETACEI I MOLLUSCHI FORNIRANNO DATI SULL'ACQUA»

\*\*\* SAVONA. «Non siamo un organismo di controllo, ma un ente di ricerca che studia modelli utili per il futuro». Aurelie Moulins, responsabile del settore Ecologia marina del Cima e del progetto di ricerca firmato ieri al Campus, è un'intraprendente francese di 33 anni, con alla spalle un dottorato in Ecologia marina a Lione ed esperienza in diverse zone della Liguria, della Toscana e al Museo Oceanografico di Montecarlo. È lei a illustrare il progetto che coinvolgerà una ventina fra tecnici e ricercatori, anche subacquei. «Ci saranno diverse fasi - dice -. Analizzeremo i sedimenti e la macro-

flora dei fondali. Ci occuperemo anche degli eventuali rischi per gli operai. Iniziamo l'indagine fra un mese per poterla confrontare con quello che accadrà una volta che la piattaforma sarà costruita. L'aspetto più interessante sarà vedere come gli animali si comporteranno. Ad esempio, analizzando i molluschi, potremo avere informazioni sulla qualità dell'acqua filtrata». «Ci occuperemo anche dei cetacei, alcuni dei quali transitano in questa zona - continua -. Studiando i loro movimenti, cerchiamo di conoscere meglio la loro attività, consentendo agli animali di vivere al meglio».

LA REPUBBLICA

**Via libera dal comitato alla vittoria dei camalli nel bando di gara dettato dallo "storico" articolo di legge**

## **Porto, sulla ruota di Genova esce il 17 dopo il lavoro, anche i servizi alla Culmv**

MASSIMO MINELLA

---

Nessuna sorpresa per la rivoluzione del lavoro dentro al porto di Genova. Un solo concorrente si era fatto avanti per la fornitura di lavoro temporaneo e uno solo ha vinto, dopo aver superato indenne i giudizi della commissione esaminatrice e del comitato portuale. Sarà la Compagnia Unica a fornire manodopera e servizi ai terminalisti del porto che ne faranno richiesta, così come recita l'articolo 17 della legge 84-94 sulla portualità.

Con un giorno d'anticipo su quanto indicato dal ministero dei Trasporti e qualche anno di ritardo sulla legge in questione, anche il porto di Genova decide quindi di allinearsi a una normativa che, probabilmente, verrà pensionata fra qualche mese. Ma che importa? Oggi si gioca con queste regole e quindi la Culmv si adatta, compiendo una nuova capriola per non perdere di vista il suo unico riferimento, che è quello imprescindibile del lavoro. Ai camalli avevano assicurato il monopolio del lavoro, poi spiegato che andava cancellato, poi chiesto di diventare terminalisti e infine di tornare a essere fornitore di manodopera. Così è stato, ogni volta. E così è andata anche ieri pomeriggio, giorno di comitato portuale chiamato a votare sull'esito del bando di gara per la fornitura di lavoro temporaneo. Il risultato? Scontatissimo: tutti d'accordo con una sola eccezione, quella del rappresentante di Confitarma Ignazio Messina, che si è astenuto al momento della votazione. Un solo soggetto si era presentato al bando che chiedeva due anni minimi di esperienza e soprattutto una massa d'urto da 990 unità.

SEGUE A PAGINA X

LA REPUBBLICA

**L'accordo**

## **Sicurezza e formazione sui moli il Registro Navale sbarca in Liberia**

Scatta la fase operativa della collaborazione tra il Rina e la Liberia con la prima visita del presidente Gianni Scerni e dei tecnici del Registro al Freeport di Monrovia. Dopo l'incontro a marzo tra la delegazione governativa della Liberia e i vertici del Rina, nei giorni scorsi una delegazione italiana si è recata in Liberia per prendere visione della situazione e gettare le basi per il conseguimento dei primi obiettivi: la creazione di una scuola di formazione per marittimi in Liberia e la riorganizzazione funzionale e strategica del porto di Monrovia.

Il Rina è stato chiamato a valutare lo stato di sviluppo della security marittima portuale nel Freeport di Monrovia, in accordo al Codice Ips nonché l'eventuale identificazione dei miglioramenti necessari alle misure di security già in atto. Sono state oggetto di attenzione da parte del Rina anche la valutazione e l'identificazione del personale marittimo e portuale in relazione alle norme previste dalla security marittima.

LA REPUBBLICA

## **Costanza Musso "Il mare è la mia sfida"**

ODOARDO SCALETTI

---

Non temono la crisi e guardano al futuro, Grandi Navi Veloci e gruppo Grendi, che hanno attivato in joint venture una linea comune per il trasporto merci tra Genova e Porto Torres, in Sardegna. Lo hanno annunciato ieri Costanza Musso, responsabile commerciale Grendi e Ariodante Valeri, direttore generale di Gnv. La Aegean Pearl (bandiera greca, lunghezza fuori tutta 140 metri, portata 509 teu) di Grendi ora collega con frequenza trisettimanale lo scalo ligure al porto turritano. Il nuovo collegamento consente a entrambi i partner di integrare la gamma dei rispettivi servizi. Grendi completa la sua offerta di collegamenti marittimi per le merci raggiungendo direttamente il Nord della Sardegna, Gnv può aumentare lo spazio passeggeri senza penalizzare il traffico merci, destinando tutto il carico "non guidato" di semirimorchi e auto nuove alla Aegean Pearl.

LA REPUBBLICA

**Costanza, direttore commerciale e figlia di Bruno spiega l'intesa con Gnv. Poi denuncia "fenomeni di mafia"**

## **Dalle pagine gialle agli esplosivi i Musso sulla rotta del business**

(segue dalla prima di economia)

Sulla nave della Grendi saranno imbarcate le merci dei clienti di entrambe le compagnie e sarà possibile effettuare anche i trasporti di merce pericolosa, che oggi non viaggiano su questa tratta, servita esclusivamente da navi miste merci-passeggeri. Con la nuova linea congiunta, Grendi porta i propri collegamenti Genova-Sardegna a otto partenze settimanali: cinque sulla rotta Genova-Cagliari e tre sulla Genova-Porto Torres. Per Gnv la nuova linea va a raddoppiare la linea ro-pax giornaliera attiva tutto l'anno Genova-Porto Torres e affianca la linea giornaliera estiva Genova-Olbia, che quest'anno durerà fino al 10 ottobre.

Costanza Musso con i fratelli Antonio, amministratore delegato, ed Eugenio, incaricato delle relazioni istituzionali, affianca il padre Bruno, presidente del gruppo. Rappresenta la sesta generazione della famiglia Musso attiva sul mare.

Come è stato possibile attraversare tre secoli?

«Innovando e andando incontro alle richieste del mercato. In piena globalizzazione noi ci siamo specializzati in una nicchia, nel traffico Nord Italia-Sardegna. Ma su questa linea siamo in grado di eseguire in proprio ogni fase del trasporto, door to door, dal collettame al carico completo, utilizzando mezzi nostri: navi, terminal, container, camion, magazzini. E trasportiamo tutto, dalle pagine gialle agli esplosivi».

Qual è la vostra principale innovazione?

«Abbiamo applicato, con le nostre attrezzature, il container a tutte le merci, anche alle rinfuse. La Sardegna ne produce molte, dalla sabbia al riso di Oristano, che viene inviato a Vercelli. Grazie a questo impiego del container otteniamo notevoli economie di scala. Milleduecento metri lineari trasportabili con semirimorchi o comunque con mezzi gommati diventano 2.500 con i container pallet compatibili. Con due container appaiati trasportiamo 36 bancali invece che 33 con il semirimorchio».

Investite in una nuova linea, in un momento difficile.

«Proprio quando c'è recessione bisogna guardare avanti. Abbiamo fiducia nel futuro. Ma occorre fare rispettare le regole a tutti. Nel trasporto esistono imprese con perdite che fermerebbero chiunque e invece sopravvivono. C'è da chiedersi come facciano».

Come?

«Credo che fenomeni di mafia esistano e stiano risalendo dal Sud verso Nord. Del resto nel trasporto esistono imprese con perdite che fermerebbero chiunque e invece vanno avanti lo stesso. È da chiedersi come facciano a fare tornare i conti. E c'è anche chi fa concorrenza sleale, offrendo servizi a costi inferiori rispetto ai concorrenti, non pagando le tasse o non rispettando la normativa sul lavoro».

LA REPUBBLICA

## **LEGGE RISPETTATA MA IL PROBLEMA È LA CRISI DEI TRAFFICI**

**LUIGI GIA**

Inizia oggi, davvero, una nuova stagione per la Culmv, la storica Compagnia dei lavoratori portuali di Genova? Tutti, a cominciare probabilmente dai soci stessi, sperano di sì, anche se non sarà una stagione facile. Ma i "camalli", sono abituati da secoli ad affrontare le sfide più dure. Un dato è, comunque, certo: l'assegnazione del servizio di "fornitura di lavoro temporaneo" alla Compagnia mette fine a ogni dubbio di legittimità su un monopolio storico, nato dalla grande compattezza della Culmv ma anche, perché negarlo, dalla indiscussa capacità e professionalità dei soci lavoratori. Insomma, nel porto di Genova hanno lavorato (e lavoreranno) sempre e solo loro perché, al di là di errori politici e qualche "prepotenza monopolistica", solo loro ci sanno lavorare bene. Se non fosse il caso di guardare con urgenza e preoccupazione al futuro, ci sarebbe da chiedersi come mai, nell'Italia dei monopoli e dei conflitti d'interessi più consolidati al mondo, solo la riserva di caccia della Culmv abbia per tanti anni provocato tanta indignazione e battaglie spesso incomprensibili. Ci ha pensato la crisi più violenta dal 1929 a rimettere a posto le carte: tutti (dagli armatori alle "autorità costituite") hanno capito la convenienza di una soluzione che, anche nell'ultima virgola dell'ultimo codice, sancisse l'opportunità di mettere la parola fine a una partita dannosa per il porto e la città. La sfida, finalmente, oggi si sposta dal piano politico e sindacale, a quello del lavoro, puro e semplice. La speranza è che i traffici tornino a girare, i vapori (come li chiamava Paride Batini) ad attraccare, le merci a essere scaricate. Perché, nelle condizioni attuali di mercato, la firma dell'accordo ha un valore un po' ironico: si affida alla Culmv un lavoro che, nel novanta per cento, si è dissolto. Ma è da qui che, inevitabilmente, si deve ripartire.

LA REPUBBLICA

## **Lavoro, ultimo disco verde a palazzo Merlo: "Un traguardo fondamentale"**

**Borsa, la Lanterna rallenta ma in un mercato depresso svettano Erg, Ansaldo e Carige**

**Oltre agli uomini, la Culmv fornirà ai terminalisti anche i mezzi**

L'ultima decade di giugno si chiude lasciando ancora una volta nei risparmiatori un senso, spossante, di abitudine all'ansia. Anche i titoli genovesi hanno sofferto. Ma per la prima volta da inizio anno la media dei titoli della Lanterna ha battuto quella dell'ex S&P Mib. Ansaldo Sts è il titolo azionario genovese che, da inizio anno, mantiene il trend più apprezzabile. Dal primo di gennaio il prezzo si è arricchito del 27%. Ansaldo rappresenta un'eccezione nell'hi tech quotato, che sta soffrendo molto in termini di appeal e viaggia su percentuali negative. Certo, le fluttuazioni della valorizzazione azionaria dell'azienda di Sampierdarena non sono certo state modeste e sempre a trend rialzista. Basta pensare che in pieno riflusso di borsa il titolo ha sfoderato il top d'anno a 12,95 euro. L'azione di Banca Carige ha volteggiato altissimo da inizio primavera ed ora si sta assestando. Dopo aver toccato i massimi a 2,85 a fine aprile sul titolo, a scambi sempre importanti, sono inevitabilmente arrivate le prese di beneficio. Nonostante l'ultimo prezzo per l'azione ordinaria a ottava piena di venerdì si sia fermato a 1,922 euro, la valorizzazione complessiva del titolo da capodanno ad oggi è aumentata del 13%, ben sopra la "linea" media del resto del sistema bancario nazionale. Infine Erg. I margini di raffinazione fluttuano, così come i proventi commerciali. Ma Erg è una delle poche aziende del comparto che è presente in ogni settore della creazione di energia, dalla benzina all'eolico. E la borsa ne segue i passi. Prezzi 2009 tra i massimi di 12,30 ed i minimi di 8,855. Il finale di ottava ultima si è cifrato a 9,45euro, valore che porta la crescita della capitalizzazione da gennaio ad oggi all'11%.

**Il console della Compagnia Unica dopo l'approvazione del comitato portuale: confrontiamoci subito con i terminalisti**

**Benvenuti: "La nostra battaglia era giusta ora però dobbiamo fare i conti con la crisi"**

**"Viene riconosciuto che l'impostazione data da Batini, e allora contestata da molti, era corretta" "Lavoriamo al 50% rispetto allo scorso anno, ma almeno abbiamo una prospettiva"**

---

«Avevamo già dato questa impostazione del lavoro al tavolo tecnico, e allora erano in tanti a contestarla. Vederla riconosciuta oggi è un motivo di soddisfazione, ma niente di più». Antonio Benvenuti non cerca rivincite. A dirla tutta, non gliene frega niente. Lui deve fare i conti con una crisi devastante che dimezza le giornate di lavoro dei suoi soci. Però.

Però, console, il via libera alla vostra offerta per la fornitura di lavoro temporaneo, condivisa da tutto il comitato, vi fa piacere, vero?

«Certo. Ci fa piacere soprattutto perché conferma che la linea allora indicata dal console Batini era giusta. Noi l'abbiamo sostenuta e portata avanti con tenacia al tavolo tecnico. E alla fine abbiamo accettato di partecipare alla gara, rispondendo a tutto quanto era stato indicato nel bando».

Da domani si parte con la nuova impostazione?

«Ci sono centoventi giorni di tempo per mettersi in regola con tutto quanto chiede il bando, bisogna modificare lo statuto e cedere le partecipazioni che deteniamo. Ma noi vogliamo anticipare questi tempi. Il 20 luglio abbiamo già convocato l'assemblea dei soci per le modifiche statutarie».

E poi?

«Provvederemo a cedere le quote che non possiamo più avere (il 10% del Csm, n. d. r.) e andremo subito al confronto con i terminalisti. Ci sarà un tavolo tecnico a cui parteciperà anche l'authority. aremo tutto quanto dovremo fare e discuteremo anche sulla gravità della situazione attuale».

Si riferisce alla crisi?

«Sì, sta avendo su di noi un impatto devastante. Viaggiamo al cinquanta per cento del lavoro, rispetto a un anno fa. Siamo a diecimila giornate al mese contro ventimila».

Durante il comitato, ieri, è emersa con forza dal sindacato un ragionamento lineare: la crisi tocca tutti e il fatto che a fornire lavoro temporaneo ci sia un soggetto delle vostre dimensioni, consente ai privati di non caricarsi eccessivamente di "costi fissi". Condivide?

«Ovviamente sì. Se i privati avessero strutture più pesanti, pagherebbero molto di più la crisi. Non è così, ma questo vuol dire che siamo noi a pagare più cara la crisi».

L'articolo 17 vi assicura però la cassa integrazione.

«Per ora c'è quella in deroga, poi dovrà esserci l'altra, senza alcun buco nel mezzo. Il quadro presente è preoccupante, ma reggiamo in questo momento difficile anche perché abbiamo una prospettiva. Quando la crisi passerà, noi saremo qui con il nostro servizio».

(mas. m.)

## **Autorità Portuale della Spezia**

LA REPUBBLICA

**La nomina**

### **Logistica, De Dominicis al vertice**

Uirnet (la società che sta sviluppando la piattaforma informatica per la gestione della logistica italiana) ha rinnovato il proprio consiglio, portando il numero dei consiglieri da 5 a 7. Sono state inoltre assegnate le deleghe operative al presidente Rodolfo De Dominicis, al quale è stata attribuita anche la carica di amministratore delegato che già deteneva ad interim.

## Grendi e Gnv, accordo per la Sardegna

*Costanza Musso mette in guardia sulle infiltrazioni mafiose nello shipping*

**G**ruppo Grendi e Grandi Navi Veloci si sono alleate per far diventare Genova il punto di passaggio unico per le merci dirette in Sardegna. Da ieri il traghetto solo-merci "Aegean Pearl", gestito da una joint-venture fra le due compagnie genovesi, unisce tre volte alla settimana Genova e Porto Torres. Grendi mette a disposizione la nave e il proprio terminal genovese, Gnv il terminal sardo. L'"Aegean Pearl" batte bandiera greca e ha una portata di 509 teu, ovvero 120 trailer da 12,5 metri, con abilitazione ADR anche per le merci pericolose. È lunga 140 metri e viaggia alla velocità di 16 nodi. Per la prima volta una nave potrà trasportare merci pericolose fra Genova e Porto Torres, mentre finora era possibile solamente partendo da Livorno, oppure sbarcando a Cagliari. La nuova linea è una sfida per le due società coinvolte. Da sconfiggere non c'è solamente la crisi, ma anche la concorrenza sleale, che si può manifestare in vari modi, come hanno denunciato ieri Ariodante Valeri, direttore generale di Gnv, e Costanza Musso, direttore commerciale del Gruppo Grendi. Musso ha avvertito addirittura del rischio di fenomeni di riciclaggio e infiltrazioni mafiose: «La concorrenza che temiamo - ha aggiunto - è quella di chi non paga le tasse. È un problema che diventa evidente quando si guardano le cifre, perché i costi, se si opera bene, sono più o meno uguali per tutti. Ci sono società con perdite a bilancio che fermerebbero chiunque e invece vanno avanti. Evidentemente hanno trovato altri modi di far quadrare i conti. È un problema che non ri-

guarda più solamente il Sud, ma sta salendo pesantemente anche a Nord». Scorrettezze sono segnalate anche nel rispetto dell'ADR: «Purtroppo sappiamo che a volte la merce viaggia su navi non abilitate e questo crea problemi a chi rispetta le regole».

«Le aziende sane - ha detto Valeri - devono avere conti sani. Chi si può permettere di perdere soldi fa dumping. E anche chi deve sostenere costi inferiori a quelli degli altri». La decisione del comitato portuale dello scorso 18 giugno di consentire il traffico misto merci-passeggeri (le cosiddette autostrade del mare), purché con prevalenza merci, in tutti i terminal abilitati alla "movimentazione e stoccaggio di contenitori e merci convenzionali", ha creato malumori fra gli operatori che operano all'interno della concessione di Stazioni Marittime e che lo interpretano come ulteriore elemento di squilibrio della concorrenza. «Gnv - ha spiegato Valeri - è socio di Stazioni Marittime e come tale ha investito in servizi utilizzati da tutti. Chi non deve sostenere questi costi, ne riceve un vantaggio. Senza contare le spese per la sicurezza». Nonostante tutto, le due compagnie guardano con fiducia al futuro: «Un anno fa, quando ci è scaduta la concessione a calata Inglese, avevamo - ha notato Costanza Musso - due navi e tre partenze settimanali. Nel frattempo ci sono state una gara, una proroga tecnica e adesso un'altra gara, eppure oggi abbiamo quattro navi e otto partenze settimanali. Se in condizioni così difficili le aziende investono, vuol dire che il porto di Genova è una realtà solida».

**Alberto Ghiara**

**CROLLO DELLE ESPORTAZIONI, MA CRESCONO LE IMPORTAZIONI DI MATERIE PRIME**

## **Crisi dei container e tentativi di ripartenza la Cina affida al porto di Shanghai la ripresa**

**I**l porto di Shanghai, esteso nella zona fra il delta del fiume e il mare, è quello che meglio rappresenta il modo in cui la Cina affronta la crisi. Allo stesso tempo, è da qui che la nazione spera di dare l'avvio al futuro decollo economico.

Portacontainer vuote restano ferme sui moli. Altre navi, cariche di materie prime, aspettano in mare perché il porto non riesce a scaricare abbastanza velocemente.

«Basta guardare il fiume Huangpu - dice un operatore marittimo di una grande compagnia, riferendosi al canale navigabile che taglia verso Shanghai - fino a poco fa c'era solo qualche nave ancorata, adesso sono dappertutto».

I prezzi dei noli per le materie prime, nell'ultima settimana, si sono ancora abbassati nelle ultime settimane rispetto allo storico picco del marzo dell'anno scorso del Baltic Dry Index.

Noli più bassi, combinati a prezzi della merce più deboli, hanno permesso alla Cina l'acquisto di ingenti quantità di minerale di ferro e di altri prodotti. Ma tutto ciò non ha bilanciato i volumi container persi dopo sette mesi di ribasso nelle esportazioni, scese del 24,6% all'anno in marzo.

Il vice presidente di Shanghai In-



**Il porto di Yangshan, espansione di Shanghai**

ternational Port Group, Hunag Xin ha affermato che i volumi movimentati nei porti di Shanghai sono scesi del 15% nei primi cinque mesi del 2009, dopo un decennio di crescita annuale del 20%.

In una conferenza marittima a Shanghai, ha aggiunto: «Questa è la prima volta che l'attività container è scesa dopo l'avvio a pieno

regime di 20 anni fa. Ciò dimostra quanto la crisi finanziaria colpisca l'economia reale».

Secondo rappresentanti del governo, i costruttori di navi sono il settore più colpito, con ordini che sono precipitati del 96%.

Truong Bui, consulente della Drewry Maritime Services afferma che «questo sarà il peggiore

anno per l'industria dei trasporti portuale in termini di declino del carico. Il traffico dei trasporti cinesi non si riprenderà fino al 2011».

Nonostante il crollo, Shanghai sta andando avanti coi progetti di espansione ideati durante il periodo del boom, per raggiungere più del doppio della sua attuale capacità.

Ma Xu Jianquin, il segretario generale della Commissione Costruzione e Trasporti di Shanghai, avverte che costruire nuove infrastrutture potrebbe essere più facile che migliorare il servizio.

Al centro dell'espansione di Shanghai ci sarà il porto alti fondali di Yangshan, connesso alla terra ferma da un ponte di 32,5 km.

Qualcuno obietta che la necessità di un'ulteriore capacità di carico del porto possa essere discutibile, ma Torben Skaanild, capo esecutivo del Baltic and International Maritime Council, ha affermato che l'espansione di Shanghai avviene in un momento in cui l'industria dello shipping affronta un cambiamento storico. «Il momento è probabilmente perfetto - ha detto Skaanild -. Ma ci sarà anche una forte competizione perché Honk Kong, Singapore, il Giappone e la Corea non lasceranno Shanghai da sola».

*Ha collaborato Serena Sgorbissa*

## LA MISSIONE

---

# *Matteoli a Caracas*

**I**l ministro dei trasporti, Altero Matteoli, si trova in Venezuela per promuovere progetti di costruzione congiunta di opere pubbliche, tra le quali un tratto ferroviario già accordato con le autorità di Caracas. Matteoli ha annunciato che oggi incontrerà il collega venezuelano Diosdado Cabello, allo scopo di firmare una lettera di intenti riguardanti diversi progetti che coinvolgono aziende italiane.

Il primo progetto riguarda un accordo già firmato nel dicembre del 2008 per la costruzione della linea ferroviaria Cua-La Encrucijada, centro del paese, di una lunghezza di circa 70 chilometri, intesa che «è già stata firmata, ma che è rimasta solo sulla carta. Cercheremo di farlo decollare perché si concretizzi», ha detto il ministro. Il gruppo italiano Assalvi-Ghella-Impregilo, ricordano i media locali, ha già terminato la costruzione della linea ferroviaria Caracas-Cua e sta finendo il tratto Puerto Cabello-La Encucijada, con una distanza totale di 230 chilometri. La nuova linea ferroviaria collegherà Caracas alla provincia industrializzata di Carabobo. Matteoli si è incontrato anche con i rappresentanti della comunità italo-venezuelana, i quali hanno espresso preoccupazione per gli espropri di cui sono state oggetto imprese appartenenti a settori nazionalizzati.

I VERTICI DELLA SOCIETÀ: «INUTILE TAGLIARE I PREZZI, IL LOAD FACTOR NON AUMENTA»



## Da luglio i noli di Csci saranno più salati

China Shipping vuole raddoppiare il livello dei noli tra Asia ed Europa.

L'aumento sarà operativo da luglio. «Le compagnie alzeranno i noli non perché il mercato si sia ripreso, ma perché le compagnie sono risolte a intraprendere questa strada - ha spiegato il managing director Huang Xiaowen - Abbiamo visto che, anche tagliando i prezzi, il load factor delle navi non aumenta».

Il periodo che parte il primo luglio è considerato quello di punta per i traffici marittimi. «È l'unico in cui quest'anno le compagnie hanno qualche chan-

ce di fare soldi» ha rilevato un analista, Jack Xu, di Sinopac Securities Asia Co. Secondo tutte le previsioni, la compagnia cinese chiuderà il 2009 in rosso.

China Shipping ha intenzione di alzare il livello dei noli di circa 300 dollari Usa per un container da 20 piedi. «La stagione di punta sarà molto breve quest'anno» ha spiegato nei giorni scorsi il chairman Li Shaode.

Sono previsti aumento anche sulla tratta Asia-Sud America di circa 300 dollari. Aumenti anche per il Medio Oriente, Australia e Mediterraneo.

## **Lavoro sui moli Napoli rinvia il bando art. 17**

**I**l Comitato Portuale di Napoli ha affrontato la settimana scorsa le tematiche relative alla fornitura di manodopera temporanea alle imprese del porto e ha stabilito di rinviare alla prossima seduta la definizione del bando di gara per avere l'opportunità di approfondire alcune questioni centrali come le tariffe e la pianta organica. Tra gli altri provvedimenti, oggetto di discussione e la cui decisione è stata rinviata alla prossima seduta, vi sono la relazione su alcune società partecipate dall'Autorità portuale e la delibera sul rinnovo della concessione alla società "Palumbo" (società del settore della cantieristica), per verifiche rese necessarie da osservazioni pervenute all'ultimo da controinteressati. Il Comitato portuale ha approvato la relazione annuale del Segretario Generale, la variazione di bilancio di previsione 2009, la destinazione del molo 32 a banchina pubblica per le riparazioni e le demolizioni navali.

**LIVORNO**

**Traffici in picchiata**

I traffici di Livorno continuano a perdere quota. Secondo la Filt - Cgil, la flessione è del 28% per i contenitori addirittura del 60% per le rinfuse. A Calata Orlando scadono questa settimana le prime 13 settimane di cassa integrazione a rotazione, spalmata su 26 lavoratori. Ora è stato chiesto il prolungamento per altre 13 settimane per 15 lavoratori. Alla Unicoop Servizi è stata chiesta la mobilità per 48 lavoratori in esubero, mentre l'impresa di servizi Goodsafe ha chiuso, con 7 lavoratori a casa. Ed anche la Harbour Service ha chiuso l'attività. Ma un terminalista ha offerto alla metà dei 12 dipendenti un impiego part-time, e full-time agli altri.

---

**PREMUDA**

---

**Vende  
FourSchooner**

Premuda ha finalizzato la vendita della Panamax Tanker "FourSchooner". La nave è stata ceduta a condizioni diverse rispetto a quanto precedentemente comunicato in quanto per far sì che l'acquirente ritirasse la nave è stato necessario accettare una riduzione del prezzo di vendita dagli originali 42,2 milioni di dollari a 36 milioni, di cui 3 milioni distribuiti nell'arco dei prossimi 12 mesi (con garanzia bancaria). Il nuovo prezzo concordato è superiore a quanto ragionevolmente ottenibile ponendo oggi la nave in vendita sul mercato. L'accordo raggiunto è apparso comunque preferibile rispetto all'alternativa di mantenere la proprietà della nave, di dover organizzare la copertura finanziaria a medio/lungo termine e di avviare la procedura per incassare il deposito già versato dall'acquirente a garanzia delle proprie obbligazioni.

INFORMARE

## **Luigi Di Luise è il nuovo segretario generale dell'Autorità Portuale di Salerno**

*Il 13 agosto subentrerà a Francesco Messineo, che ha concluso il suo doppio mandato quadriennale*

Oggi il Comitato di Salerno ha nominato Luigi Di Luise nuovo segretario generale dell'Autorità Portuale. Di Luise ricopre il ruolo di dirigente capo dell'Area Demanio - Lavoro portuale dell'Autorità Portuale di Salerno fin dall'istituzione dell'ente, avvenuta nel 2001, dopo aver prestato a lungo servizio presso la Capitaneria di Porto di Salerno.

Di Luise assumerà l'incarico il prossimo 13 agosto, giorno in cui terminerà il doppio quadriennio quale segretario generale di Francesco Messineo, «uno dei protagonisti in questi anni - ha sottolineato l'Autorità Portuale - dello sviluppo e del successo del porto di Salerno».

INFORMARE

## **Il governo olandese incoraggia la cooperazione commerciale tra i porti nazionali**

*Può favorire la crescita del ruolo degli scali marittimi nell'economia*

Il governo olandese preme per un rafforzamento delle cooperazione tra i principali porti nazionali per favorire la crescita del ruolo economico degli scali marittimi. Secondo l'esecutivo, la privatizzazione dei porti può contribuire a tale rafforzamento e alla collaborazione commerciale tra gli scali.

Lo hanno sottolineato venerdì scorso il ministro e il viceministro ai Trasporti, Camiel Eurlings e Tineke Huizinga, in un intervento alla Camera Bassa nel quale hanno evidenziato come un rapporto del KiM, l'istituto olandese per l'analisi delle politiche per il trasporto, abbia individuato proprio nella cooperazione l'elemento per lo sviluppo del ruolo dei porti nell'economia.

Tale cooperazione - hanno precisato i rappresentanti del governo - può includere la promozione comune dei porti olandesi nel mondo, l'armonizzazione dei flussi di traffico e la valorizzazione dei collegamenti con l'hinterland. Inoltre è possibile un'ulteriore cooperazione per migliorare l'efficienza degli investimenti pubblici nella infrastrutture trasportistiche.

Rilevando come il governo sostenga già la cooperazione tra i porti marittimi in materia di compiti di servizio pubblico, Eurlings e Huizinga hanno precisato che l'esecutivo incoraggia anche la cooperazione commerciale con l'obiettivo di migliorare la competitività degli scali nazionali.

INFORMARE

## **Grandi Navi Veloci e Grendi presentano la nuova linea trisettimanale solo merci Genova-Porto Torres**

*Viene impiegata la "Aegean Pearl" (capacità 509 teu o 120 semirimorchi da 12,5 metri lineari)*

Né il direttore commerciale del gruppo Grendi, Costanza Musso, né il direttore generale di Grandi Navi Veloci (GNV), Ariodante Valeri, sottovalutano e minimizzano l'attuale fase di difficoltà attraversata dal trasporto marittimo delle merci che è determinata dalla recessione economica mondiale. Ambedue però ritengono che la nuova partnership tra le aziende che rappresentano, presentata stamani alla Stazione Marittima di Genova, offra opportunità di crescita in un momento in cui i due gruppi ritengono indispensabile investire e, soprattutto, porre basi consolidate su cui attecchirà la ripresa dei traffici.

Questa sera verrà inaugurata una nuova linea regolare solo merci tra i porti di Genova (terminal Grendi) e di Porto Torres (scalo industriale) realizzata da Grandi Navi Veloci e Gruppo Grendi con una joint venture che valorizza la complementarità delle attività delle due società.

Grendi partecipa al nuovo servizio con proprio naviglio mettendo a disposizione la *Aegean Pearl*, nave a noleggio che ha una capacità di 509 teu (o 120 semirimorchi da 12,5 metri lineari), e amplia ulteriormente la propria offerta di trasporto di rotabili che affianca il core business aziendale dei container per la Sardegna, rotta su cui Grendi ha costruito la propria consolidata esperienza di operatore specializzato nell'intero ciclo door-to-door.

Con la nuova linea solo merci, che ha frequenza trisettimanale, Grandi Navi Veloci ha invece l'opportunità di convogliarvi il traffico di autoveicoli commerciali, in particolare tutto il carico "non guidato" di semirimorchi e auto nuove, liberando spazi nei garage delle proprie navi utilizzate per il traffico turistico e offrendo maggiore capacità per le auto al seguito dei passeggeri. Nonostante la crisi internazionale, GNV ha infatti registrato un incremento delle prenotazioni rispetto allo scorso anno. Si tratta, sulla base delle ultime cifre di venerdì scorso - ha spiegato Ariodante Valeri - «di 118.000 passeggeri paganti in più rispetto al 2008, di cui 52.000 in più sulla Sardegna».

Sulla nuova rotta, non essendo imbarcati passeggeri - ha sottolineato Costanza Musso - possono essere trasportate merci pericolose, che altrimenti devono partire dal porto di Livorno. Un'opportunità che valorizza ulteriormente lo scalo genovese, che Grendi e GNV hanno confermato essere perno della loro attività e centrale nei propri investimenti.

Nel corso della presentazione Valeri ha precisato che è tuttora valida la proposta avanzata da GNV di partecipare ad una società mista pubblico-privato per i collegamenti con la Sardegna .

Preoccupazione è stata manifestata da Costanza Musso per la concorrenza effettuata da società marittime che non hanno bilanci in attivo, ma che continuano ad operare come se avessero i conti in regola, mentre invece - ha precisato - registrano «perdite che fermerebbero chiunque». Il direttore commerciale del gruppo Grendi ha puntato il dito contro «chi non paga le tasse e corrompe», evidenziando il pericolo che attività di stampo mafioso possano deteriorare un mercato che già di per sé vive un momento difficile.

SHIP2SHORE

### Grillo disconosce l'accordo di Genova

Il Senatore PDL durissimo con la vicenda della gara sul lavoro portuale finita con un compromesso



“Genova è da cancellare!”

Questo il commento secco del Sen. Luigi Grillo Presidente della VIII Commissione, a proposito delle vicende legate ai camalli, durante il suo intervento a Roma al Convegno di presentazione della ricerca SMR “Porti e territorio” sulle infrastrutture portuali del Mezzogiorno.

“La legge Biagi deve entrare nei porti!” ha poi proseguito nel corso della sua lunga esposizione sulla riforma della 84/94, preceduta da alcune premesse di contesto. La prima, controcorrente con chi afferma che innovazione e ricerca sostengono e sviluppano la produzione industriale italiana verso nuovi mercati di consumo, partendo dalla conclusione che sia inutile continuare ad illudersi perchè Cina ed India dopo la crisi continueranno a produrre il 60% della produzione mondiale soppiantando molti nostri settori di produzione, è che l'Italia diventi la calamita della globalizzazione di ritorno. La seconda, che si crei una cultura

imprenditoriale che capisca che la redditività non è nell'investimento, ma nella gestione della infrastruttura, che secondo il Presidente della Commissione è condizione perché lo sviluppo della finanza a progetto funzioni affinché si realizzi l'obiettivo di Stato che “tutte le infrastrutture capaci di produrre reddito anche minimo siano date in gestione ai privati”.

“La legge 84/94 non è più attuale - continua Grillo - la riforma dei porti va fatta al più presto, entro la fine dell'anno, con nuova normativa di ampio consenso” adeguata ai traffici economici.

Con questa scadenza, a giorni la Commissione si incontrerà con il Ministro Matteoli per conoscere la serie di punti nei quali il Governo si riconosce, finora annunciati ma mai espressi dal Ministro, proseguendo i lavori interrotti dall'attesa. Riforma che secondo Grillo ha due punti fondamentali: l'abbandono di qualsiasi strada che porti ad una classificazione dei porti a favore di una politica di libero mercato; una chiara norma sulla governance dei porti, che esalti il ruolo del Presidente, stabilendo i poteri del Comitato portuale così come è oggi ma con funzioni precise e circoscritte, e “lasciando tutto il resto alla piena titolarità del Presidente del porto, padrone e domus”, coordinatore dei servizi di controllo e con ampi poteri anche sul demanio marittimo. Altro passaggio ha riguardato l'autonomia finanziaria. Fermo restando che resterà una norma, recuperandola operativamente in tempi migliori, intanto per il reperimento delle risorse necessarie agli investimenti previsti dai Piani triennali dei porti, entrerà in campo la Cassa Depositi e Prestiti, da cui le Autorità portuali potranno attingere le risorse necessarie a condizioni prestabilite con rate di restituzione del debito dimensionate a 50 anni. Un quadro, quello presentato dal Sen. Grillo, discosto da quanto invece poco prima sottolineato dal Direttore generale dei porti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Cosimo Caliendo sullo stesso argomento, che ha evidenziato il generale consenso sul modello della 84/94, fermo restando la necessità di una maggiore managerialità della AP, a cui solo la politica e la semplificazione possono dare risposta. Caliendo ha poi osservato che il partenariato pubblico-privato ha il limite della demanialità, ma ha anche rilevato che l'interesse pubblico ha necessità di mantenerlo, ed infine sugli scontri

## **Autorità Portuale della Spezia**

tra Amministrazioni locali e Stato per i porti sottolinea la necessità di lavorare per un corretto equilibrio, “ma la strategia portuale non può che essere nazionale”.

Un richiamo ad una strategia nazionale per la politica dei porti è stato poi lanciato dal Presidente Nerli di Assoport, che evidenzia l'errore ripetuto dai diversi governi avvicendatisi di cambiare ogni volta il Piano nazionale dei trasporti, mettendo il privato in una situazione di incertezza che scoraggia gli investimenti nelle infrastrutture soprattutto in partenariato con il pubblico.

SHIP2SHORE

### **La Liguria scava in profondità i suoi porti**

**Dragaggi avviati al Reefer Terminal di Vado mentre procedono i lavori alla genovese Calata Bettolo**

Sembra un sogno, qualcuno avrà sicuramente chiesto un pizzicotto per sincerarsi che fosse tutta realtà. Dopo anni di discorsi si è arrivati finalmente ai fatti, alcuni dai principali lavori di dragaggio e di riempimento sono partiti nei porti liguri di Genova e di Savona. Al Reefer Terminal di Vado Ligure proprio negli ultimi giorni hanno preso avvio i lavori per l'escavo del fondale sul quale si affacciano le banchine del Gruppo Orsero; una volta completata questa operazione il terminal dovrebbe essere in grado di accogliere navi portacontainer di dimensioni notevolmente maggiori (fino a 6.000 teus di capacità). Lo scorso anno il Reefer ha movimentato 251 mila containers mentre nel 2009, a causa della drastica riduzione dei traffici, le movimentazioni hanno subito una flessione intorno al 15%.

Il porto di Genova, desolatamente vuoto di navi per la crisi economica mondiale, è diventato un grande cantiere: lavori per 183 milioni di euro sono in corso, mentre altre opere per 73 milioni sono di imminente aggiudicazione.

Il punto della situazione è stato fatto dai presidenti della Regione Liguria, Claudio Burlando, dell'Autorità Portuale, Luigi Merlo e dal comandante della capitaneria, ammiraglio Ferdinando Lolli. Soltanto per i dragaggi in varie calate e alla foce del torrente Polcevera saranno impiegati 60 milioni di euro. Dai fondali saranno scavati tre milioni di metri cubi di fango e pietrisco che serviranno per il riempimento di calata Bettolo, di cui si parla da otto anni e che finalmente è cominciato. Sarà così ricavato, con una spesa complessiva di 150 milioni di euro, un piazzale di 180 mila metri quadrati con 400 metri di banchina. "La più grande opera portuale fatta dal dopoguerra ad oggi" ha commentato soddisfatto il presidente Burlando. Il riempimento di calata Bettolo comporta anche lo spostamento sul lato di levante della banchina a cui attraccano le 8 bettoline che riforniscono di carburante (ogni anno 1 milione di tonnellate di olio combustibile) le navi. Saranno spostate sulla diga foranea le navi (sono tre attualmente) in disarmo per fallimento delle società armatrici. Per gli ormeggi sono stati realizzati lavori per due milioni e mezzo di euro. Le ruspe hanno già realizzato gli argini della prima vasca per il riempimento a calata Bettolo e sono stati posati i teli di plastica che, affondati, costituiranno il fondo della vasca stessa. L'attiguo ponte Etiopia è stato consolidato per sopportare il peso dei container e delle gru: 25 milioni il costo dell'intervento, già concluso. Analoghi lavori partiranno per i vicini ponti Libia e Somalia. In dirittura d'arrivo anche i lavori ai terminal Ronco e Canepa, assegnati a Coop 7: qui si ricaverà un nuovo piazzale da 60 mila metri quadrati per una spesa di 40 milioni di euro. Anche i moli passeggeri nella parte centrale del porto sono interessati da lavori. Sono partiti quelli a ponte Parodi, dove sarà realizzata una banchina da 290 metri, un nuovo accosto per le navi da crociera. Il costo è di oltre otto milioni di euro e la fine lavori è prevista per il luglio dell'anno prossimo. Nella primavera del 2010 cominceranno anche i lavori per la sistemazione dell'area interna che diventerà parte integrante del Porto Antico, aperta ai genovesi. Imminente infine l'inizio dei lavori a Ponte dei Mille, dove sarà realizzata una banchina da 340 metri per le nuove gigantesche navi da crociera: la più lunga del Mediterraneo riservata a navi passeggeri.

SHIP2SHORE

### Anche Maersk saggia l'Alto Adriatico

**Dopo quella di CMA CGM, arriva la prima nave danese del servizio Phoenician Express. Nuovo presidente a Luka Koper**



Con l'arrivo della prima nave di Maersk entra nel vivo il servizio di linea congiunto operato dal Gruppo danese insieme alla francese Cma-Cgm. La portacontainer Maersk Karachi ha fatto nei giorni scorsi scalo per la prima volta al TMT Trieste Marine Terminal e nel porto di Koper seguendo la rotazione coperta la settimana prima dalla CMA CGM Balzac che aveva inaugurato il servizio Phoenician Express. Per la regione dell'Alto Adriatico

questa linea settimanale rappresenta il primo collegamento diretto con il Far East e rappresenta inoltre un nuovo record per la dimensioni delle navi impiegate nel servizio e che mai prima d'ora erano entrate nei porti dell'Alto Adriatico (otto box ship da 6.500 teus). La rotazione del servizio è la seguente: Shanghai, Pusan, Hong Kong, Chiwan, Tanjung Pelepa, Port Kelang, Jeddah, Damietta, Trieste e Koper.

In Slovenia l'arrivo delle navi di Maersk e di Cma-Cgm è stato accolto con grande entusiasmo perché era un test importante dopo il recente completamento dei lavori di ampliamento della banchina al terminal container. Altra novità fresco dello scalo di Koper è la nomina a presidente del porto del giovane (34 anni) Gregor Veselko, ora affiancato da Marjan Babič e Boris Marzi che prendono il posto degli incaricati uscenti Robert Časar e Aldo Babič.

Il neo presidente Veselko, proveniente dall'agenzia Intereuropa d.o.o., dopo essersi laureato in Economia presso la Facoltà di Ljubljana, nel 2001 ha preso un master ad Anversa in 'transport and maritime management' e nel 2006 ha completato un dottorato in 'transport logistics and strategic supply chain management' in Polonia.

## **Containerships potenzia e dismette**

**Terza nave (a noleggio) sul servizio Mediterraneo–Nord Europa, mentre si svecchia la flotta della controllata Contaz**



Quando lo scorso marzo (Ship2Shore n.10/2009) Containerships acquisì la compagnia turca di feeder Contaz, una delle prime mosse l'operatore finlandese short-sea fu sostituire il servizio di quest'ultima fra il Mediterraneo e il Nord Europa con una nuova linea, operata con due piccole (900

TEUs), nuove portacontainer gemelle, Jana e Mare, noleggiate dalla tedesca Reederei Jürgen Ohle.

La scelta deve essersi rivelata vincente se dopo alcuni mesi Containerships ha deciso di noleggiare una terza, più capiente nave (1.400 TEUs) per il servizio, la nuovissima (completata nel marzo 2009) Thetis, noleggiata dalla tedesca Reederei Drevin, lasciando invariata la rotazione e aumentando la frequenza con partenze ogni nove giorni invece che ogni due settimane.

I porti scalati resteranno dunque Tilbury, Teesport, Rotterdam, Piraeus, Istanbul, Izmir, Rades, Salerno, Tilbury. Il network è completato dai servizi di transhipment effettuati nel nord Europa da Teesport (hub per collegare Amburgo, Helsinki, San Pietroburgo, Riga, Klaipeda, Gdansk, Aarhus, Gothenburg e Helsingborg), verso i porti irlandesi (Dublin, Belfast e Cork) da Rotterdam e nel Mediterraneo da Istanbul (per Bengasi, Misurata e Tripoli).

La scelta di noleggiare nuovo tonnellaggio per la linea dal Mediterraneo deriva presumibilmente dalla volontà di Containerships di modernizzare la flotta che qui vi opera, tanto che contestualmente al potenziamento di tale servizio è stata presa la decisione di far rottamare in India una delle navi di Contaz, Contaz Pioneer, 600 TEUs, costruita nel 1984 in Bulgaria.

SHIP2SHORE

### Bogazzi si consola con Brointermed

Marina di Carrara insorge contro l'imprenditore apuano che sta dismettendo parte del suo impero

[Zoom](#)



Volendo guardare il bicchiere mezzo pieno si può dare notizia della partenza di una nuova linea di Brointermed Lines per il trasporto di carichi containerizzati fra il Nord Europa e l'Algeria.

La società inglese, controllata dal Gruppo Bogazzi e specializzata nei collegamenti marittimi con il Nord Africa, avvierà da metà luglio una linea

servita con le due navi Brega Star e Marine Star che scaleranno rispettivamente i porti algerini di Algeri o Oran.

Con partenza dagli scali nordeuropei di Brema e di Anversa, il nuovo servizio potrà pianificare su richiesta dei caricatori altri scali aggiuntivi in Nord Europa (Rotterdam) e nel Nord Africa (Annabe, Arzew, Bejaja, Ghazaouet, Skikda e Mostaganem).

Un debole segnale di ripresa per la galassia di società facenti capo a Enrico Bogazzi che in questo periodo si trova a dover affrontare una guerra civile scoppiata nella sua Marina di Carrara e che lo vede scontrarsi contro sindacati e dipendenti. Il motivo del contendere sono i licenziamenti e il massiccio piano di cassa integrazione cui l'ex-imperatore del marmo sta facendo pesantemente ricorso da inizio 2009 quando diverse società del Gruppo hanno risentito del pesante calo dei traffici. Dopo la Bnavi che ha messo in cassa integrazione 21 dipendenti e si appresta a chiedere ora il licenziamento di 10 persone, è toccato alla Porto di Carrara Spa che da inizio giugno ha messo in cassa integrazione straordinaria tutti e 140 i dipendenti dell'azienda e negli ultimi giorni sembra che lo stesso destino toccherà anche all'agenzia marittima 'di famiglia', la Vittorio Bogazzi e Figli, che ha chiesto di far partire da inizio luglio la cassa in deroga per i suoi 15 dipendenti. Un crollo inarrestabile che secondo qualche sindacalista potrebbe lasciare presagire un trasferimento delle attività di Bogazzi all'estero utilizzando la fitta rete di società che fanno capo alla holding dell'imprenditore. Nonostante le ripetute smentite e le dichiarazioni d'amore verso la città del diretto interessato, sono in molti a pensare che dopo aver ceduto la Marmi Carrara (società proprietaria della concessione per lo sfruttamento delle cave) per 80 milioni di euro (cifra che supera di quattro volte il volume d'affari d'affari), l'imprenditore apuano non abbia più motivo per mantenere la propria base operativa in Toscana.

Le prime mosse volte ad alleggerire il proprio Gruppo, Enrico Bogazzi le aveva portate a termine nell'estate del 2007 quando aveva ceduto alla banca d'affari americana Bear Stearns la monegasca MC Shipping Inc., società proprietaria di un'ampia flotta di oltre venti navi gasiere LPG. Un affare a quel tempo molto azzecato che aveva fruttato qualcosa come 280 milioni di dollari alla Navalmar Transportes Maritimos (società facente capo proprio a Bogazzi) e alla Weco-Rederi Holding. Un fiume di denaro che nei mesi successivi è stato investito nell'acquisto di parecchie navi non più giovanissime d'età e rilevate a prezzi di mercato interessanti. Quello stesso naviglio qualche mese più tardi, con l'esplosione della crisi economica internazionale, gravava sui costi delle società armatoriali e di shipmanagement e si è preferito spedirlo in massa ai cantieri mediorientali specializzati nelle attività di scrapping. Un processo di rapida dismissione della flotta ulteriormente accentuato da una serie di cessioni sul mercato dell'usato di diverse navi general

## **Autorità Portuale della Spezia**

cargo riconducibili all'impero dell'armatore apuano. Ancora nei giorni scorsi i broker internazionali segnalavano la vendita della Vento di Tramontana, vecchia nave (costruita nel 1983) passata di mano per poco più di un milione di dollari.

Oltre alle tre società marinelle in grave difficoltà (Bnavi, Vittorio Bogazzi e Figli e Porto di Carrara Spa), fanno capo alla holding CO.FI.PA Spa anche la società inglese Navalmar UK e la Navalmar Transportes Maritimos LDA tramite la quale detiene partecipazioni di maggioranza nelle aziende danesi Nordana e Dannebrog.

Quest'ultima è proprietaria di 11 ro-ro e general cargo cui si aggiungeranno di qui fino al 2011 altre 9 general cargo da 12.000 dwt (ordinate al cantiere cinese Taizhou Sanfu Ship Engineering) più 2 chemical products tanker da 47.500 dwt commissionate al cantiere sudcoreano SLS Shipbuilding.

SHIP2SHORE

### In Italia tanti Interporti quanti le Autorità Portuali

Con l'Interporto Campano di Nola salgono a 24 i membri della UIR mentre anche UIRNET rafforza la sua squadra



L'Assemblea dei soci UIR (Unione Interporti Riuniti) ha approvato l'ingresso nell'associazione dell'Interporto Campano di Nola.

Soddisfazione è stata espressa dal Presidente Alessandro Ricci che ha sottolineato come adesso nell'associazione, che viene a contare 24 adesioni, siano presenti i rappresentanti di tutte le realtà interportuali più significative del sud Italia.

Intanto UIRNET (la società che sta sviluppando la piattaforma informatica per la gestione della logistica italiana) ha rinnovato il Consiglio di amministrazione aumentando il numero di consiglieri da 5 a 7, definendo per ognuno una precisa funzione.

Sono anche state assegnate le deleghe operative e i relativi poteri al presidente Rodolfo De Dominicis, al quale è stata attribuita anche la carica di Amministratore Delegato che già deteneva ad interim. Il Consiglio è

composto da: Rodolfo de Dominicis Presidente e A.D. con delega per Affari istituzionali, Comunicazione, Legale, Finanza, Strategia, Rischio Sviluppo Prodotti, Gestione Strategica. Raffaele Bonizzato A.D.: con delega Commerciale, Gestione Operativa Commesse, Progetti Speciali, Affari Istituzionali, Coordinamento Progetto Nord-Est. Marcello Mariani: Vice Presidente vicario, con delega alla Privacy, Sicurezza, Coordinamento Progetto Centro. Roberto Arghenini: Coordinamento Progetto Nord-Ovest. Marco Susini: Coordinamento Progetto Centro-Nord. Salvatore Antonio De Biasio: Coordinamento Progetto Sud.

SHIP2SHORE

### L'arrivo dell'estate trova Trieste sull'ottovolante

**Segnali contrastanti dal porto giuliano: l'Autorità Portuale pessimista sul trend di sviluppo del mercato mentre TMT brinda fiducioso ai nuovi arrivi delle navi CMA CGM e Maersk**



“La ripresa ancora non c'è” titola senza mezzi termini l'Autorità Portuale di Trieste nel fornire i dati di traffico del periodo gennaio-maggio 2009, in cui sono state sbarcate/imbarcate 17.521.351 tonnellate di merce (-14,2% rispetto allo stesso periodo 2008).

Va da dire che i quasi 3 milioni di tonnellate mancanti sono imputabili ai minori arrivi di greggio al terminale SIOT (1,9 milioni di tonnellate) ed, in parte minore, alle merci varie in colli, fortemente condizionate dalla crisi del traffico ro-ro con la Turchia (-23%).

Solo in misura minore la 'colpa' è la flessione del traffico container, che pure ha perso in cinque mesi il 15,2%, se si ragiona in termini di unità in container (117.672 Teu rispetto ai 138.771 dello stesso periodo 2008) e molto meno in tonnellate (- 6,8%). Ma è proprio dal container che potrebbe partire la riscossa giuliana, segnatamente con l'arrivo delle

due maxi navi che hanno dato lustro, in questo scorcio finale di giugno, al

TMT Trieste Marine Terminal. Infatti CMA-CGM e Maersk Line hanno festeggiato l'arrivo del loro nuovo servizio diretto dal Far East, operato congiuntamente dal 13 giugno.

“Con l'organizzazione di due eventi a bordo delle navi ormeggiate al Molo VII (rispettivamente la CMA-CGM Balzac e la Maersk Karachi), entrambe le Compagnie hanno colto l'occasione per condividere, con le Autorità locali, il Terminal ed i principali Clienti, la soddisfazione per l'arrivo delle loro navi da 6.500 teus in Adriatico e per manifestare la fiducia nel presente e nel futuro di questo servizio diretto, nonchè le prospettive che si aprono via Trieste e nelle quali credono” conferma Fabrizio Zerbini, managing director di TMT. “Il routing (Shanghai-Busan-Hong-Kong, Chiwan, Tanjung Pelepas, Port Kelang, Port Said, Damietta, Trieste, Koper, Damietta, Port Said, Jeddah, Port Kelang, Singapore, Shanghai e ritorno) consente di collegare alcuni dei principali porti del Far East direttamente con Trieste con transit times che vanno dai 16 ai 26 giorni, fornendo dunque un collegamento tra i più veloci del panorama adriatico e non solo”.

Entrambe le linee di navigazione puntano infatti a servire via Trieste alcuni paesi del Sud, Centro ed Est Europa. Grazie all'ampia disponibilità di servizi intermodali già in essere verso Austria, Sud Germania, Ungheria e Rep. Ceca forniti da Alpeadria (in totale sono 58 servizi), oltre naturalmente ai collegamenti con il Centro-Nord Italia, i global carrier puntano ad ampliare l'offerta di servizi anche a quei paesi che ormai da qualche anno riconoscono in Trieste un' efficiente ed affidabile alternativa ai tradizionali routing attraverso i porti nord europei.

“TMT è stato inoltre scelto da entrambe come hub port per i traffici da e per Rijeka, Venezia e Ravenna. I clienti di queste aree potranno così beneficiare di specifici servizi feeder che conetteranno le navi madri e riducendo al minimo i tempi di attesa del trasbordo” soggiunge Zerbini, ricordando gli importanti piani di sviluppo in corso. “Il nostro percorso parte da relativamente lontano, cinque anni fa, quando rilevammo la gestione dell'allora TICT. Nel primo stadio di sviluppo abbiamo spostato 5 binari di 600 m. dal centro al

## **Autorità Portuale della Spezia**

marginale del terminal sulla banchina nord, così come indicato nel PRP. L'allungamento della banchina di 400 m., che inizierà nel 2010, secondo uno schema in 4 moduli di 100 m. l'uno da attuarsi nell'arco di 4 anni e mezzo (per completamento nel 2014), innalzerà la capacità nominale dagli attuali 600.000 a 1,2 milioni di teus annui. Il terminal, quando venne rilevato nel febbraio 2004, aveva movimentato nell'intero anno precedente solo 118.000 teus; grazie anche alle connessioni dirette con i porti di transhipment di Malta, Gioia Tauro e Taranto, nel 2008 TMT ha raggiunto un traffico di 338.000 Teu, servendo clienti che hanno collegamenti diretti quali CMA CGM, Evergreen, Maersk, Irisl, MSC e ZIM".

SHIP2SHORE

### Groningen tende la mano al Nord Italia

L'inland port olandese è collegato con Parma, Padova, Verona e Melzo



L'intermodalità olandese sta mettendo gli occhi sul ricco mercato del Nord Italia.

L'inland terminal di Groningem nel corso dell'ultima fiera Transport Logistics di Monaco ha presentato, insieme con alcuni primari partner commerciali italiani, le sue eccellenza nel campo della logistica

rinsaldando ulteriormente il legame che unisce le aree retro portuali del

Northern Range con il panorama logistico del Nord Italia. "Attualmente abbiamo collegamenti giornalieri per merci convenzionali serviti da DB Schenker su Milano (Limite di Pioltello), Verona (Quadrante Europa) e Parma (Castelguelfo)" spiega Erik Bertholet, account manager logistics di Groningen Railport. "Per i carichi containerizzati abbiamo altri servizi shuttle giornalieri che collegano il nostro inland terminal con la piattaforma Sogermar di Melzo e con l'interporto di Padova. Recentemente abbiamo chiesto di entrare come centro intermodale nel network di DB Schenker per cui potrebbero esserci novità ulteriori riguardanti anche l'Italia che attraverso Groningen è collegata al porto di Rotterdam". Entrando nella rete dello spedizioniere tedesco, il porto secco verrebbe toccato regolarmente e ad orari fissi da vari servizi intermodali che coprono geograficamente tutti i mercati del continente europeo.

Groningen Railport gode di un posizionamento strategico nel nord dell'Olanda, a Veendam, che gli garantisce la copertura contemporaneamente del bacino portuale di Rotterdam, Amsterdam, Anversa, Brema e Amburgo. In particolare per i carichi containerizzati, il terminal trimodale di Groningem offre possibilità di collegamenti su strada, ferro e su chiatta con i maggiori centri logistici del Nord Europa facendo sistema anche con gli scali di Eemshaven e Delfzijl. Il porto secco di Veendam è attrezzato con quattro fasci di binari lunghi 750 metri e dispone di ampie superfici coperte e scoperte adatte allo stoccaggio e al trasbordo di ogni genere di merce (inclusi chimici e merci pericolose).

SHIP2SHORE

## **Ferrmed chiama all'appello l'intermodalità italiana**

**Il segretario generale Joan Amorós. "Terzo Valico e Transapadana sono parte integrante del nostro progetto"**

Ferrmed prosegue la sua corsa e lancia un'ultima chiamata agli operatori italiani.

La convocazione arriva direttamente dal segretario generale della società Joan Amorós Pla, che oltre a presentare brevemente i progressi registrati negli ultimi mesi, invita l'intermodalità nostrana a non diffidare di questo progetto comunitario che ha tutto l'interesse a inserire nel suo network gli interventi infrastrutturali prioritari per cui l'Italia sta battendosi. "Ferrmed fino a oggi ha raggiunto la soglia dei 140 operatori membri fra i quali ha esordito anche una società algerina aprendo così le porte del corridoio ferroviario al continente africano" spiega il segretario generale Amorós. "Incomprensibilmente fino a oggi l'associazione non vanta alcun membro italiano nonostante collaboriamo regolarmente con vari consulenti fra cui Eugenio Muzio e Lanfranco Senn; gli italiani devono avere chiaro che Ferrmed non è in concorrenza con i loro progetti infrastrutturali ma anzi include nel corridoio alcune opere prioritarie come il terzo Valico e la Transapadana". Si sta già lavorando per allargare in un secondo tempo l'asse ferroviario anche al resto d'Italia.

Ferrmed venne costituita ufficialmente a Bruxelles nell'estate del 2004 e si candida fin dalle origini come un'associazione a carattere multisettoriale, creata su iniziativa del mondo imprenditoriale, per migliorare la competitività europea mediante il miglioramento dei collegamenti di porti e aeroporti con i rispettivi hinterland. Il progetto prevede la realizzazione di un grande asse ferroviario per le merci che parte dalla Scandinavia e arriva fino al Mediterraneo occidentale dando un impulso forte all'intermodalità favorendo la riduzione dell'inquinamento atmosferico. "Attualmente stiamo completando tre studi che verranno presentati il prossimo ottobre a Bruxelles la cui utilità è quella di scegliere le priorità da affrontare per decidere dove indirizzare gli investimenti più urgenti" prosegue Joan Amorós. "Il primo studio analizza le previsioni di domanda e offerta di trasporto e l'impatto di un corridoio intermodale sulle regioni attraversate da Ferrmed, il secondo lavoro è dedicato alla progettazione di locomotori di nuova generazione in grado di formare treni più lunghi, e l'ultimo progetto chiamato 'Ferrmed balance concept' mira ad analizzare il migliore bilanciamento di carico dei convogli ferroviari". Dopo la prima uscita a Bruxelles, Ferrmed farà tappa anche in Italia per presentare al mondo politico e imprenditoriale i risultati di queste indagini cercando definitivamente di ottenere la necessaria partecipazione che dal versante italiano finora è mancata.

IL SOLE 24 ORE

28/06/09

# Le infrastrutture di serie A sono 44

Dieci miliardi ai 33 progetti pubblici, 18 miliardi

agli 11 lavori privati - All'Abruzzo 4,2 miliardi

Giorgio Santilli  
ROMA

Il Cipe ha assegnato ieri le prime risorse per la ricostruzione dell'Abruzzo: 3.955 milioni agli interventi sulle abitazioni e 226,4 milioni per le scuole.

A sorpresa sono stati assegnati anche 300 milioni del Fas (Fondo aree sottoutilizzate) agli stabilimenti Fiat di Pomigliano d'Arco e Termini Imerese «per fronteggiare le situazioni di crisi». Li ha chiesti il ministro per lo Sviluppo economico, Claudio Scajola, ed è stata questa l'unica concessione fatta ai ministri insoddisfatti della ripartizione del Fas (Brunetta, Bondi, Prestigiacomo, Gelmini, oltre a Scajola). Per gli altri progetti, tutto rinviato.

Sulle infrastrutture il comitato interministeriale per la politica economica ha adottato la delibera quadro che definisce finalmente con chiarezza le priorità dei finanziamenti pubblici per il 2009-2010: 2.450 milioni della legge obiettivo e 7.596 milioni del Fas, per un totale di 10.046 milioni, sono stati attribuiti a 33 opere o programmi che si potrebbero definire di "serie A".

A questo elenco di opere di primissimo livello vanno ag-

giunti undici interventi completamente finanziati da concessionari privati per un investimento complessivo di 18.172 milioni. Lo stesso quadro sarà contenuto nell'allegato infrastrutture al Dpef che il governo varerà la prossima settimana.

Tra le infrastrutture inserite nel quadro finanziario ci sono anche 825 milioni per un programma di piccole opere, prevalentemente stradali, per il

## L'ASSEGNAZIONE DEI FONDI

Al Ponte andranno  
1,3 miliardi, 949 milioni  
alla Brescia-Treviglio  
500 al terzo valico  
594 alla Salerno-Reggio

Mezzogiorno. È il piano che chiedeva il presidente dell'Ance, Paolo Buzzetti, e che il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, si era impegnato a inserire nell'elenco dei finanziamenti. La prima assegnazione operativa avverrà il prossimo ottobre. Confermato anche il miliardo complessivo per l'edilizia scolastica, con la prima assegnazione di ieri di 226,4 milioni per l'Abruzzo

Al Ponte sullo Stretto andranno i 1.300 milioni previsti alla vigilia: la decisione operativa per l'assegnazione della somma sarà presa a novembre.

Approvato invece con effetto immediato il progetto definitivo e il nuovo piano finanziario della Brebemi con il costo di 1.611 milioni, che aspetta ora soltanto le garanzie della Cassa depositi e prestiti (manca ancora l'atto di indirizzo dell'Economia). L'obiettivo è aprire i cantieri il 22 luglio (si veda anche l'articolo sotto).

Anche per le opere dell'Expo 2015 confermati nella delibera quadro i 451 milioni previsti che saranno sbloccati a ottobre. Subito al prossimo Cipe di luglio, invece, le decisioni operative per l'assegnazione dei fondi alle due opere Fs prioritarie: la Treviglio-Brescia, che dovrebbe incassare 490 milioni da legge obiettivo e Fas più i 460 milioni del contratto di programma Fs (in tutto 950 milioni); il terzo valico tra Milano e Genova che incassa 500 milioni per la prima fase funzionale.

Tra le opere autostradali la Salerno-Reggio Calabria incassa 594 milioni e la statale 106 Jonica 571.

Il Mose ha chiuso per il mo-

mento con gli 800 milioni già assegnati il 6 marzo.

Nutrito pacchetto anche per le metropolitane: 75,9 milioni andranno alla linea C di Roma, 400 alla rete regionale campana, 150 alla linea 6 di Napoli, 330 ai nodi urbani di Palermo, Catania, Bari e Vagliari, 110 ai sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna e Torino.

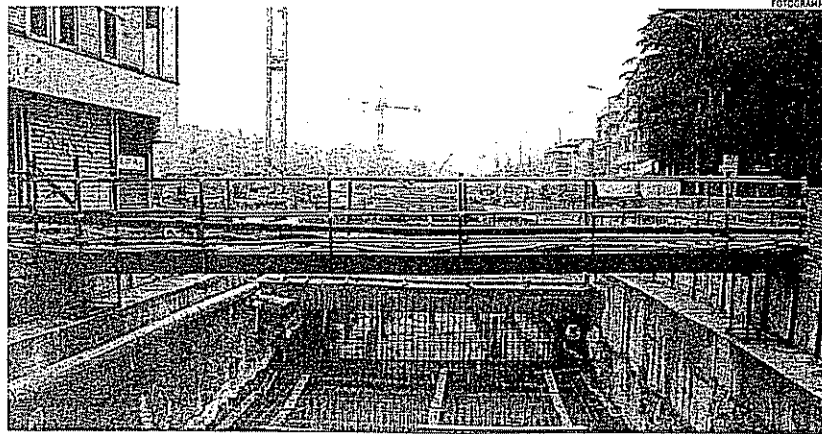
Oltre alla Brebemi, le opere finanziate in project financing o dai concessionari privati sono la Pedemontana lombarda (3.800 milioni) che dovrebbe passare con il progetto definitivo al prossimo Cipe, la tangenziale est di Milano (1.500 milioni), la Cecina-Civitavecchia (3.800 milioni, già approvata), il raccordo Cisterna-Valmontone (1.600 milioni).

Il Cipe ha poi approvato il contratto di programma dell'Anas, che prevede investimenti per 1.144 milioni di opere appaltabili nel corso dell'anno.

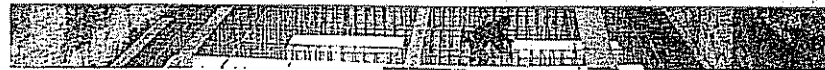
Parere positivo del comitato anche sui due contratti di programma aeroportuale di nuova generazione: riguardano gli scali di Napoli Capodichino (132 milioni di investimenti) e Galileo Galilei di Pisa (90 milioni).

IL SOLE 24  
ORE

29/06/09



### In programma lavori per 18 miliardi



#### TUTTE LE OPERE PRIORITARIE

Importi in milioni di euro

Emergenza Abruzzo	400	Strada statale 260 Amatrice-Monterea-le-L'Aquila	77	Piastre intermodali piemontesi	0,5
Ponte sullo Stretto	1.300	Opere connesse Expo 2015	451	Schemi idrici Mezzogiorno	150
Programma piccole opere	825	Risanamento Laguna Venezia	50	<b>Totale</b>	<b>10.046</b>
Mose	800	Linea C metropolitana Roma	75,9	di cui: legge obiettivo	2.450
Brescia-Treviglio	949,9	Rete metropolitana regionale campana	400	Fas Nord	1.214,4
Milano-Genova	500	Nodi urbani Palermo e Catania + sistemi urbani Bari e Cagliari	330	Fas Sud	6.381,6
Rho-Gallarate	292	Sede Carabinieri di Parma	5,5	<b>LE OPERE PRIVATE</b>	
Pontremolese	234,6	Sistemi metropolitani Parma, Brescia, Bologna, Torino	110	Autostrada della Cisa	1.810
Rete Fs Mezzogiorno	904	Aeroporto Vicenza	16,5	Autostrada Brescia-Padova	900
Tunnel sicurezza Frejus stradale	30	Sistemi di trasporto lacuale	12	Cecina-Civitavecchia	3.800
Pedemontano Lecco-Bergamo, nodo Perugia, Tre valli	80	Metrotranvia di Bologna	56,5	Tangenziale est di Milano	1.500
Tangenziale Napoli e rete viaria costiera	80	Metropolitana Napoli Linea 6	150	Pedemontana lombarda	3.800
Adeguamento Ss 372 Telesina	90	Piastra logistica Taranto	33,6	BreBeMi	1.700
Salerno-Reggio Calabria	594			Corridoio Cisterna-Valmontone	1.600
Ss 106 Jonica - 2 lotti	571			Collegamenti Porto di Ancona	460
A 19 Agrigento-Caltanissetta	209			Raccordo Campo Galliano-Sassuolo	650
Strada Licodia Eubea	132			Collegamento Ss 514-Ss194 Ragisana	815
Asse stradale Maglie-Santa Maria di Leuca	136			Asse Termoli-San Vittore	1.137
				<b>Totale</b>	<b>18.172</b>

# Seul punta alle navi da crociera

## E nonostante la crisi gli armatori italiani non sospendono 60 ordini ai cantieri coreani

Stefano Careri  
SEUL, dal nostro inviato

La recessione economica attuale rischia di avere un effetto pesante a medio termine sugli equilibri dell'industria navale globale. colpiti da numerose cancellazioni di ordinativi e dalla mancanza di nuove commesse, alcuni costruttori sudcoreani stanno accelerando i piani di ingresso nel settore delle navi passeggeri e da crociera, unico settore ancora gu-

### PARTITA RENDIANDA

La concorrenza sudcoreana non si farà stringente per almeno 10 anni perché manca ancora un'adeguata filiera di fornitori

dato dall'industria europea, capitata da Fincantieri.

La cantieristica sudcoreana, prima al mondo con sette dei principali gruppi globali - e già entrata nel ramo due anni fa, quando la Stx si è impossessata del know-how con l'acquisizione della norvegese Aker (operazione completata nel gennaio di quest'anno). Ora «anche i cantieri Daewoo e Samsung stanno sviluppando progetti di navi passeggeri», dice Giorgio Saletti, country manager per Corea e Giappone di Rina spa (società del Registro Navale italiano), secondo il quale l'idea sembra coltivata anche da Hanjin e, per navi di piccole dimensioni, da Hyundai Mipo. Daewoo, del resto, ha già costruito alcune navi miste (trasporto veicoli/passeggeri) per la Moby Lines.

In più, l'intera industria può

contare su un consistente pacchetto di sostegni varcato dal governo di Seul per attutare l'impatto della crisi.

«Credo però che per 5 o anche 10 anni ancora la concorrenza sudcoreana nel comparto crocieristico non potrà farsi sentire in modo da alterare il mercato - ritiene Saletti - il processo costruttivo è più complesso e richiede un'ampia serie di fornitori che in Corea non c'è». Comunque Saletti è ottimista di numerose richieste di informazioni su possibili forniture, situazione imbarazzante, visto che il maggior cliente del suo gruppo resta la Fincantieri.

Il paradosso è che proprio dall'Italia - oltre che dal governo di Seul - sta arrivando un forte supporto all'industria locale. Gli armatori italiani credono che l'attuale fase di recessione economica globale sia temporanea e non rinunciano a investimenti che presuppongono una ripresa economica generalizzata: ne dà dimostrazione il fatto che non c'è stata alcuna cancellazione di ordini alla cantieristica sudcoreana.

«Attualmente sono 60 le navi commissionate in Corea del Sud dagli armatori italiani, o già in costruzione, per un tonnellaggio di 3 milioni; l'aumento degli ordinativi ci ha indotto ad aumentare l'anno scorso il nostro personale locale del 35%, a 41 unità», afferma Saletti. L'ufficio Rina (divisione Marine) di Busan è la seconda maggiore struttura all'estero del gruppo guidato dall'amministratore delegato Ugo Salerno, superata da un paio d'anni da quella di Shanghai, oggi centro delle operazioni per l'Asia (tra poco sarà aperta una vera sede

### PORTA MEDITERRANEE

#### Tangeri e Malta i più ambiti

... I porti del Mediterraneo sono nel mirino delle grandi compagnie di trasporto merci. E in mancanza di iniziative e offerte significative da parte del sistema portuale italiano, guardano soprattutto a Malta e allo scalo marocchino di Tangeri.

La danese Maersk, per esempio, attraverso la sua controllata Apri Terminals, ha investito 140 milioni di euro nel porto di Tangeri e a luglio del 2007 ha aperto il suo 401 terminal, il più importante del gruppo. Anche la francese Cma CGM ha scelto di investire nello scalo marocchino. Lo utilizza come centro di smistamento: le navi portacaricanti scaricano la merce che poi, a bordo di imbarcazioni più adatte, si avvia lungo le rotte dell'Atlantico. Cma CGM ha in mente di investire anche su Malta. Il gruppo ha stanziato 130 milioni di euro in due anni per ingrandirne a 2.400 metri quadrati uno dei terminal e adattarlo ad area di stoccaggio.

Lo scalo spagnolo di Algeciras è invece l'obiettivo della sudcoreana Hanjin, che per le sue attività ha messo sul tavolo 55 milioni di euro.

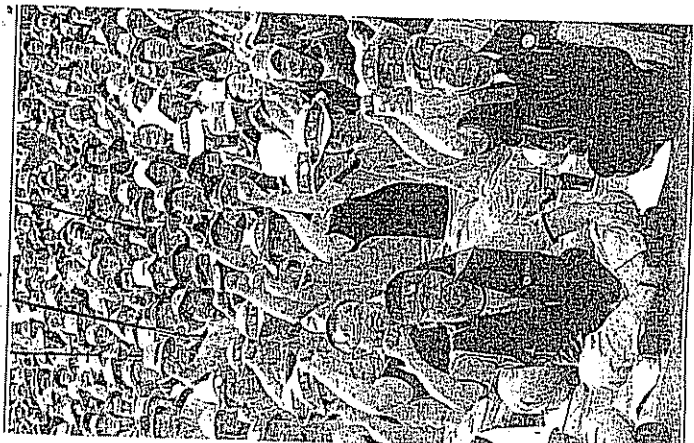
anche in Giappone, a Yokohama). Inaugurata nel 1999, dal 2000 la filiale di Busan ha supervisionato la consegna di 3-6 milioni), quasi tutte ad armatori italiani (più qualche greco). Il Plan Approval Center di Busan approva i progetti dei cantieri, mentre ci sono sei uffici in loco per il controllo dei lavori.

«L'immagine degli armatori italiani (come Grimaldi, D'Amato, D'Amico, Siva) è alta: sono considerati affidabili, gente del mestiere, che se ne intende. Il contrario della finanzia che hanno magari un approccio speculativo o con un qualche trading - continua Saletti -. Al massimo c'è stata qualche modifica dell'ordine, per esempio la richiesta di oil & chemical tanker anziché di una nave "bulk", oppure è stato concordato un rinvio di qualche tempo della consegna».

Gli stessi cantieri sudcoreani accettano volentieri di ritardare il completamento di alcune commesse: hanno avuto almeno 150 cancellazioni di ordini e non ne ricevono praticamente più dall'ottobre scorso. Sono quindi interessati a diffondere i lavori in quanto temono di restare a corto di attività tra qualche anno. E il rischio sottolineato dall'ultimo rapporto della Drewry Shipping Consultants (World Shipping Market Review and Forecast): in casi come gli armatori globali hanno cancellato troppo pochi ordini, con il risultato che l'eccesso di disponibilità di navi peserà a lungo sui noli, mentre molti cantieri, dal 2013, rinvieranno a seconda un rischio bancarotta.

16/09/08 careri@libero.com  
6 SERVIZIO STAMPATA

### L'auto nella tempesta



### Sciopero contro l'azionista cinese

Sciopero duro contro il piano di ristrutturazione voluto dall'azionista di maggioranza, di origine cinese. È quello in corso da domenica scorsa negli stabilimenti sudcoreani della casa automobilistica Ssangyong Motor Co. di Pyeongtaek, in piena tempesta finanziaria. Dopo i violenti scontri, che hanno portato anche ad alcuni feriti, i sindacati coreani promettono di non abbassare la guardia e di andare avanti nel sostegno ai lavoratori in lotta (nella foto la manifestazione di ieri).

Il SOLE 24 ore  
30/06/08

IL SOLE 24 ore 28/06/09

Nautica. L'azienda italiana dei megayacht si rafforza all'estero - Acquisito anche un cantiere in Brasile

# Azimut apre un sito in Turchia

## Vitelli: «A un socio stabile le azioni ricomprate da Sanpaolo Imi»

### Rauli de Fortade

VARAZZE. Dal nostro inviato

Uscire dalla crisi globale guadagnando quote di mercato mentre molti competitor sono in difficoltà e arretrano. Azimut-Benetti, l'azienda italiana leader mondiale nel settore dei megayacht, cerca di navigare controcorrente

### 40° ANNIVERSARIO

Il costruttore pronto a lanciare sul mercato 25 nuovi modelli in tre anni (di cui sette nei prossimi quattro mesi) Moccia lascia il gruppo

mentre la nautica da diporto segnava, nel primo trimestre del 2009, un calo compreso tra il 35 e il 40%. La rotta non è indolore e passa attraverso una razionalizzazione del gruppo e dei progetti che ha incluso l'utilizzo della cassa integrazione, l'avvio di un sito produttivo in Turchia, l'acquisizione di un cantiere in Brasile e l'uscita di

scena (appena avvenuta) del direttore marketing e commerciale di Benetti Yachts, Vincenzo Moccia. Inoltre Paolo Vitelli, alla guida dell'azienda di Avigliana, spiega di non escludere «che le azioni del gruppo, che abbiamo ricomprato, a suo tempo, da Sanpaolo Imi (circa il 12%, ndr) possano essere ricollocate a un socio stabile e di lungo termine. Non certo a fondi di private equity: non sappiamo che farcene».

Vitelli parla durante la celebrazione dei 40 anni di vita di Azimut-Benetti, svoltasi ieri alla Marina di Varazze. E chiarisce che «nessuno dei progetti messi in cantiere prima della crisi mondiale è stato cancellato: lanceremo 25 nuovi modelli in tre anni, sei o sette dei quali di qui a quattro mesi». A partire dall'Azimut 53, il 16 metri che è stato presentato ieri, sul bilancio Vitelli è ottimista: «nel 2008-2009 prevediamo un calo di fatturato ma inferiore alla discesa del mercato. E chiuderemo in utile. Nell'ultimo decennio

### 960 milioni

**Il giro d'affari**  
Azimut-Benetti ha chiuso il 2007-2008 con un valore della produzione di 960 milioni di euro e un Ebitda di 110 milioni. Le previsioni per il 2008-2009 sono di una chiusura d'esercizio in utile, nonostante la crisi mondiale.

### 30%

**I finanziamenti**  
Il gruppo ha appena siglato un accordo con Cgmer, del gruppo Société Générale, per finanziare l'acquisizione, da parte dei clienti, di barche nuove e usate. Sul nuovo, per acquisti fino a 5 milioni di euro, può essere finanziato anche l'80% del valore. Per l'usato si può arrivare fino al 70% nei Paesi dell'Unione europea e degli Usa.

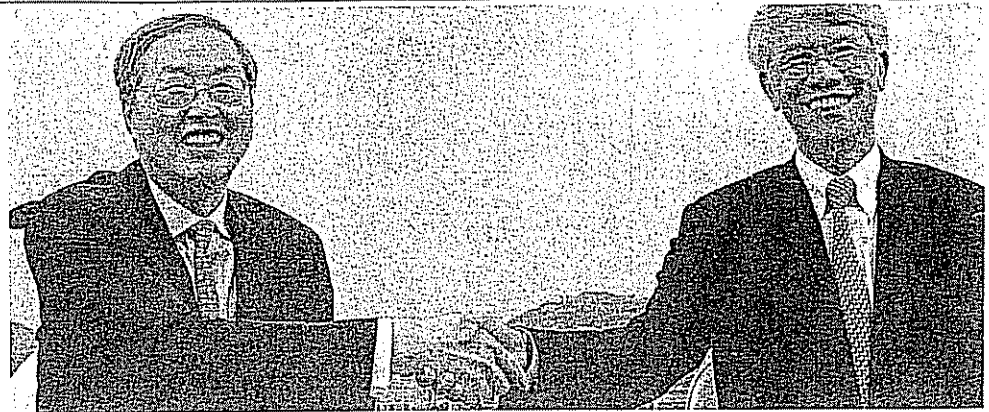
cato delle piccole imbarcazioni, poi, è stato avviato un sito produttivo in Turchia per le unità comprese tra 11 e 14 metri. «Siamo l'unica azienda nautica - dice Vitelli - che in Turchia ha un'attività industriale completa: produciamo barche finite e anche componenti. Il che ci consente di avere costi minori e di vendere queste unità a prezzi competitivi. Ma non parliamo di delocalizzazione, perché il nostro core business resta sulle barche di lusso». L'acquisizione di Intermarine in Brasile è risultata, invece, strategica, afferma Vitelli, «perché è uno dei pochi mercati dove il Pil cresce e la nautica pure. Le barche prodotte lì sono destinate espressamente a quell'area». Infine il sito di Arbatax, un piano di riconversione in polo nautico di una ex cartiera, partito mentre scoppiava la crisi: «I progetti da fare in Sardegna - conclude Vitelli - restano confermati (la linea di yacht Magellano, ndr) ma i volumi vengono ridimensionati».

Esperimenti valutari

REUT

## Scambi in yuan tra la Cina e Hong Kong

Il numero uno dell'Autorità monetaria di Hong Kong, Joseph Yam (a destra), ieri ha firmato un memorandum con il governatore della Banca centrale cinese, Zhou Xiaochuan: da luglio tra i due mercati gli scambi avverranno in yuan, la moneta cinese.



# In Vietnam meno porti ma molto più moderni

## Piano al 2030 per aprire alle grandi navi gli scali del paese

Micaela Cappellini

Un master plan al 2030 per far compiere ai porti del paese il salto di qualità di cui hanno bisogno per sostenere il ritmo crescente delle esportazioni. È quanto il ministero dei Trasporti del Vietnam ha appena finito di elaborare. Obiettivo: razionalizzare i 40 scali esistenti, troppi, e potenziare la capacità di accogliere le grandi navi container, che hanno bisogno di fondali più profondi per l'attracco. Meno porti, quindi, ma più moderni e competitivi.

L'ammontare dei fondi che finanzieranno il maxi-intervento ancora non è noto: bisogna aspet-

tare l'ok definitivo del governo di Hanoi. Ma secondo il ministero dei Trasporti, è l'economia del paese a non poter aspettare. Il Vietnam deve tutto al suo export, ma non avere porti adatti alle grandi navi container, oggi sempre più diffuse, rischia di penalizzare la sua crescita futura.

Entro il 2020 l'Amministrazione marittima del paese stima che il traffico cargo attraverso i porti vietnamiti raggiungerà quota 480 milioni di tonnellate all'anno, più del doppio di quelle attuali. Come gestirle? Già oggi, per esempio, molte imprese sono costrette a far fare alle proprie merci tappa intermedia nel meglio attrezzato porto di Singapore prima di raggiungere le mete finali in Europa, Medio Oriente, Africa e America. Con un aumento dei costi di trasporto che finisce col fare la differenza, ma in negativo, nella competizione per i mercati internazionali.

Oltre all'ampliamento dei porti, il piano prevede una re-

te di strade veloci che colleghino gli scali ai poli industriali del paese, ma anche una più efficiente fornitura di acqua e di energia elettrica alle strutture dei porti stessi.

Fulcro di tutta l'azione di ammodernamento però sarà il sistema portuale di Ho Chi Minh city, nel Sud del paese, dove il traffico merci anche in quest'anno

di crisi è cresciuto del 10 per cento. Il mese scorso è già cominciata la realizzazione del nuovo porto di Hiep Phouc, per cui è previsto uno stanziamento iniziale di 337 milioni di dollari, che sostituirà quello di Sai Gon lungo l'omonimo fiume e avrà una profondità adatta alle navi più moderne.

Nell'estremo Nord del Vietnam, invece, verrà potenziato il porto di Hai Phong, che nell'aprile scorso ha fatto registrare un aumento dei traffici merci di oltre il 20 per cento. Entro il 2030 anche questo scalo sarà trasformato in porto profondo e il sistema portuale della città verrà arricchito da un ulteriore scalo, denominato Lach Huyen, della capacità di 6 mila Teu.

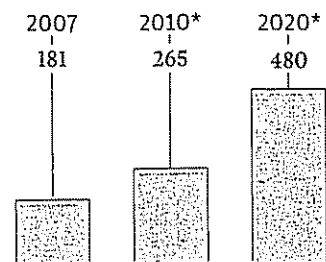
Lungo il fiume Chanh, infine, nella regione del Quang Ninh, sarà realizzato ex novo un porto della capacità di 50 mila Dwt, con tanto di cantieri per la costruzione di grandi navi.

micaela.cappellini@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### L'atteso boom di traffici

Merci in transito dai porti vietnamiti. Milioni di tonnellate



\*previsioni  
Fonte: Vietnam Maritime Administration

# MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

## RELEASE 06.30

### 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 30 Giugno 2009 Sommario

Stolt Tankers cancella un'altra nave a SLS  
Cido Shipping vende la flotta  
CSCL aumenta le rate di nolo fra Asia ed Europa  
Derek Hodgson segretario IACS  
Accordo fra Grendi e GNV sulla Sardegna  
Maersk Brokers acquista le agenzie ex Broström

#### STOLT TANKERS CANCELLA UN'ALTRA NAVE A SLS

A causa del previsto ritardo nella consegna Stolt Tankers, una compagnia del gruppo Stolt Nielsen, ha cancellato l'ordine per una seconda chimichiera ai cantieri coreani SLS Shipbuilding. Si tratta della seconda cancellazione nell'ambito di un ordine per quattro navi da 44.000 dwt che avrebbero dovuto essere usate per il trasporto di prodotti petrolchimici. Il cantiere aveva dichiarato la clausola di forza maggiore per la consegna delle prime due navi. Già sulla prima cancellazione le due parti sono entrate in arbitrato a Marzo. Per la seconda nave, i pagamenti già effettuati al cantiere sono coperti dalle garanzie bancarie. Per Stolt Nielsen si trattava del primo ordine con SLS, un cantiere che è da tempo affetto da diversi problemi, sia sindacali che di produzione. Le quattro unità avrebbero dovuto essere impiegate da una joint venture fra Stolt Tankers e la Gulf Navigation di Dubai, una compagnia che a sua volta ha due navi in ordine presso SLS. Da parte sua Stolt Tankers

Aqaba in crescita  
Deilmann insolvente per le crociere fluviali  
L'Interporto Campano entra in UIR  
"In crociera con Pelè"  
Collaborazione fra il RINA e la Liberia  
Genova, convegno sui dragaggi  
"Storia e cultura della costruzione navale ligure"

ha in ordine con SLS anche otto tankers in acciaio inossidabile da 43.000 dwt per consegna nel 2011, 2012 e 2013.

---

#### CIDO SHIPPING VENDE LA FLOTTA

La compagnia di Hong Kong Cido Shipping ha confermato l'esistenza di trattative per la cessione della sua flotta cisterniera. Da giorni sono uscite indiscrezioni sull'acquirente, che potrebbe essere la Gulf Navigation di Dubai. Ma l'indiscrezione non è stata confermata. La Cido Shipping opera una flotta di product tankers fra le più moderne del mondo. La flotta è costituita da 26 navi, il portafoglio ordini da altre 23 navi. Il valore della flotta è stimato in oltre \$ 2 miliardi.

---

#### CSCL AUMENTA LE RATE DI NOLO FRA ASIA ED EUROPA

Con effetto dal 1° Luglio China Shipping Container Line (CSCL)

aumenterà le rate di nolo fra Asia ed Europa fino a \$ 650 per teu. L'aumento coincide con l'avvio dell'alta stagione nel trade.

---

#### DEREK HODGSON SEGRETARIO IACS

L'avvocato marittimista Derek Hodgson, dal 1981 partner dello studio legale Clyde & Co, è il nuovo segretario permanente della International Association of Classification Societies (IACS).

---

#### ACCORDO FRA GRENDI E GNV SULLA SARDEGNA

Ha preso il via una nuova linea di traghetti solo merci fra Genova e Porto Torres, frutto di un'intesa tra Grandi Navi Veloci ed il gruppo Grendi. La linea avrà frequenza trisettimanale e sarà coperta da navi del gruppo Grendi. Il nuovo collegamento, che consente ad entrambi i partner di integrare i rispettivi servizi, viene effettuato dalla motonave "Aegean Pearl" battente bandiera greca. La portata è di 509 teu (o 120 rimorchi da 12,5 metri lineari). Con questa nave sarà possibile effettuare anche il trasporto di merce pericolosa che oggi non può viaggiare su questa tratta servita esclusivamente da navi miste merci/passeggeri.

---

#### MAERSK BROKERS ACQUISTA LE AGENZIE EX BROSTRÖM

Maersk Broker, una società che non fa parte del gruppo AP Møller - Maersk

ma che è interamente controllata dalla famiglia Maersk Mc-Kinney, ha acquisito il 100% delle azioni di August Leffler & Son, Simon Edström Shipping ed Unér Shipping, tre agenzie marittime che costituivano il Broström Ship Agency Network prima dell'acquisizione di Broström da parte di AP Møller - Maersk. Con l'acquisizione Maersk Broker consolida la sua posizione di prima agenzia sul mercato svedese.

---

#### AQABA IN CRESCITA

Nel mese di Maggio il terminal container del porto di Aqaba, in Giordania, ha movimentato 64.525 teus. Dall'inizio dell'anno l'incremento del terminal, gestito da APM Terminals, è stato del 23%. Lo scorso anno furono movimentati complessivamente 587.530 teus. Nell'ultimo anno sono stati effettuati notevoli investimenti, con l'acquisto fra l'altro di due nuove gru di banchina super post Panamax che entreranno in servizio l'anno prossimo, oltre a sei gru gommate già entrate in servizio.

---

#### DEILMANN INSOLVENTE PER LE CROCIERE FLUVIALI

L'armatore tedesco ha dichiarato insolvente la sua società per le crociere fluviali. Le attività oceaniche non dovrebbero essere coinvolte, almeno per il momento. Il business delle crociere fluviali è entrato in forte crisi con la forte flessione dei turisti americani ed inglesi, svantaggiati dal rapporto di cambio di dollaro e sterlina

con l'euro. Deilmann opera nove navi da crociera sui fiumi Reno, Danubio, Elba e Moldavia. La bancarotta riguarda il personale navigante, composto da circa 250 persone, ed il personale amministrativo della direzione generale. Deilmann mantiene le crociere oceaniche con la nave da 520 passeggeri Deutschland.

---

## L'INTERPORTO CAMPANO ENTRA IN UIR

L'Interporto Campano di Nola è entrato a far parte dell'Unione Interporti Riuniti (UIR), che rappresenta ora tutte le realtà interportuali più significative del sud Italia.

---

## “IN CROCIERA CON PELÉ”

Fa tappa oggi a Bari la prima crociera dedicata a Edson Arantes Do Nascimento, in arte “Pelé”, a bordo di Costa Serena, nave ammiraglia della flotta Costa Crociere, insieme alle gemelle Costa Concordia e Costa Pacifica, ultima nata. Il grande “O’Rey” del calcio mondiale accompagna gli ospiti in una vacanza esclusiva e del tutto inedita nel panorama del turismo mondiale, offerto in esclusiva da Costa Crociere, il più grande gruppo turistico italiano e la compagnia di crociere n°1 in Europa. “Sono felice di essere a bordo di Costa Serena insieme a tante altre personalità del mondo dello sport e dei media per dedicare un omaggio così speciale alle mie due passioni più grandi, il calcio e la mia terra” - ha commentato O’Rey - “Per seguire la mia carriera di

calciatore sono stato spesso lontano dalla mia famiglia e dai miei amici, ma non ho mai dimenticato l’atmosfera e i sapori unici del mio Paese. Quando mi prendeva la “saudade” quello che desideravo maggiormente era poter vivere i costumi e le abitudini del mio amato Brasile”. Pelé ha infine concluso: “A bordo di Costa Serena in questo viaggio tutto dedicato ai sapori, ai colori e ai ritmi brasiliani mi sento come a casa e sono certo che tutti i passeggeri di tutte le nazionalità si emozioneranno con me per le meraviglie del mio Paese”. La crociera di 7 giorni, partita da Venezia, dopo Bari proseguirà per Olimpia, Mykonos, Rodi e Dubrovnik, con un programma focalizzato su ritmi, atmosfere e sapori “brasileiri”: La tappa di Bari della crociera dedicata a Pelé è stata occasione per ribadire la presenza di Costa Crociere nel mondo del Calcio e dello sport: “La vicinanza di Costa Crociere allo sport è sempre stata un tratto distintivo della strategia di marketing della compagnia - ha commentato Gianni Onorato, Direttore Generale di Costa Crociere - Nel mondo del calcio Costa Crociere è Sponsor Istituzionale della SS Calcio Napoli dal campionato 2006/2007, e dalla stagione 2007/2008 Official supplier della Juventus FC i cui giocatori sono protagonisti della nostra campagna pubblicitaria televisiva attualmente in onda. Dopo la crociera dedicata a Pelé con il partner Olympia Cruzeiros, Costa sarà protagonista anche della prossima crociera dedicata al Centenario del S.C. Corinthians di San Paulo in programma a bordo di Costa Concordia nel Febbraio 2010 in Sud America.

## COLLABORAZIONE FRA IL RINA E LA LIBERIA

A seguito dell'incontro tra la delegazione governativa della Liberia e il Presidente Enrico Scerni presso la sede del RINA, tenutosi nel mese di Marzo, nei giorni scorsi una delegazione italiana si è recata in Liberia per prendere visione della situazione e gettare le basi per il conseguimento dei primi obiettivi: la creazione di una scuola di formazione per marittimi in Liberia e la riorganizzazione funzionale e strategica del Porto di Monrovia. Il RINA, rappresentato dal Presidente Enrico Scerni e dal Comandante Giorgio Miovich, ex ufficiale di stato maggiore della Marina Militare ed esperto del RINA nel campo della security, è stato chiamato a valutare lo stato di sviluppo della security marittima portuale nel Freeport di Monrovia, in accordo al Codice ISPS - International Ship and Port Facility Security Code, nonché l'eventuale identificazione dei miglioramenti necessari alle misure di security già in atto. Sono state oggetto di attenzione da parte del RINA anche la valutazione e l'identificazione del personale marittimo e portuale in relazione alle norme previste dalla security marittima, sempre in accordo al codice ISPS. La delegazione era composta anche dall'Ambasciatore Varo Jr Macchi (Deputy Maritime Commissioner Liberia), Nicolò Reggio (C Eng MRINA AMSNAME), Giulio Ravedati, Antonio Suriano (Terminal San Giorgio e Filippo Guadagna (Sirius Shipmanagement).

## GENOVA, CONVEGNO SUI DRAGAGGI

Presso il Teatro della Gioventù di Genova, si terrà giovedì un convegno sul tema "Convegno sul dragaggio dei fondali portuali"<sup>9</sup> sul tema "Dragaggio di fondali portuali: monitoraggi a confronto". Il convegno è organizzato da Arpal, Regione Liguria e Ispra. In apertura dei lavori vi saranno gli interventi di C. Burlando, Presidente Regione Liguria; F. Zunino, Assessore Ambiente Regione Liguria; B. Soracco, Direttore Generale ARPAL; M. Lupo, Direttore Generale Ministero Ambiente; E. Santori, sub commissario ISPRA; F. Lolli, Comandante Direzione Marittima di Genova; G.B. D'Aste, Segretario Generale Autorità Portuale Genova e L. Forcieri, Presidente Autorità Portuale Spezia. Seguiranno le relazioni di M. Gabellini, ISPRA, su "Dragaggi situazione, nazionale, esigenze e criticità", G. Gallanti, vice Presidente ESPO su "La Commissione ESPO", I. Fasce, Dirigente Regione Liguria, su "La situazione ligure: Genova, Savona, La Spezia", R. D'Acqui, Direttore Scientifico ARPAL, su "Il monitoraggio delle attività di dragaggio in Liguria". Nel pomeriggio i lavori proseguiranno con l'esame del caso dei dragaggi nel porto della Spezia, sulle attività di monitoraggio e controllo e sugli interventi nel porto di Genova.

---

## "STORIA E CULTURA DELLA COSTRUZIONE NAVALE LIGURE"

Domani mattina, presso la Facoltà di Ingegneria di Genova, verrà presentato un progetto per la valorizzazione del patrimonio storico e documentale proveniente dai giacimenti culturali esistenti nelle istituzioni della Liguria. Nel corso del convegno verrà presentato il progetto di valorizzazione del patrimonio storico e documentale costituito dai giacimenti culturali presso la Regia Scuola di Ingegneria Navale di Genova e di altre istituzioni della Liguria.