

LA RICERCA GENOVA, UNA PRIORITÀ ANCHE PER FERRMED

... IL NODO genovese è stato inserito tra i tre punti più critici della rete, «il collo di bottiglia del Mediterraneo verso la Svizzera e la Germania». Questa la definizione data da Ferrmed nel suo studio globale arrivato ieri a conclusione

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/



I GRANDI CARRIER CONTAINER, ANCORA ROSSO PER CINESI E GIAPPONESI

... LE TRE principali compagnie di linea giapponesi - Nyk, Mitsui Osk Lines (Mol) e "K" Line - hanno chiuso la prima metà dell'anno fiscale al 30 settembre in rosso. E anche China Shipping rimane in passivo

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/container

GERMANIA DIMISSIONI AI VERTICI DI TUI

... IL RESPONSABILE del supervisory board di Tui, Jürgen Krumnow, ha rassegnato le dimissioni, sostituito da Dietmar Kuhnt, già chief executive di Rwe. John Fredriksen, azionista di maggioranza di Tui, caldeggia da tempo la sostituzione di Krumnow

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/economia_e_finanza

LA PIAGA DEI PIRATI

Confitarma: «No ai soldati a bordo»

D'Amico risponde ai Messina. E mette sotto tiro porti del Mediterraneo e grandi caricatori

GENOVA. Personale armato? Armi a bordo? No. Da questo orecchio Cesare d'Amico, il rappresentante dei "company security officer" di Confitarma, proprio non ci vuole sentire. E chiude l'ipotesi aperta nei giorni scorsi dal gruppo Messina, la società armatoriale genovese che la settimana scorsa ha subito ben due attacchi a due navi diverse al largo della costa somale. Ipotesi che appunto prevedeva l'introduzione di personale armato a bordo. Ieri d'Amico e Stefano Messina si sono incontrati al forum Shipping & Safety. «Non ho mai pensato di armare direttamente i marittimi - ha detto Messina - tuttavia ho pensato alla possibilità di imbarcare personale specializzato a questi scopi. Ma, preciso, come ipotesi di estrema ratio». Tuttavia, la posizione di d'Amico è molto netta: gli armatori italiani non devono fare ricorso alle armi. «Se noi andiamo verso questa strada - scandisce l'armatore romano - non sappiamo dove si andrà a finire». Quello che si teme, insomma, è un'escalation di violenza senza fine. Una battaglia navale tra petroliere e barchini, a colpi di kalashnikov.



Cesare d'Amico

«Oggi esistono strumenti tecnologici, radar, satelliti - ha aggiunto d'Amico - in grado di poter allertare per tempo una nave della presenza dei pirati. Ma prima di tutto, penso sia necessario rispettare le regole». Il decalogo di d'Amico è molto chiaro: navigare nei "corridoi" di sicurezza che permettono di attraversare il golfo di Aden rimanendo sempre "a tiro" delle unità della Marina italiana o di quelle internazionali (la missione congiunta europea Atalanta, ma anche le navi impiegate dalle Marine degli altri Stati), utilizzare dei dissuasori, come ad esempio il filo spinato militare sulle fiancate delle navi. «Nessuna unità - ha detto d'Amico - se segue queste regole subisce un attacco dei pirati. Segno il fatto - dice ancora l'armatore romano - che l'80 per cento delle navi che sono state prese dai pirati navigavano fuori dal

"corridoi". Ma queste zone protette, per essere lontane dalle incursioni, si trovano a 700 miglia dalla costa. In termini assicurativi e di gestione della nave, si tratta di un costo enorme. Ma tuttavia, un costo comunque più sostenibile rispetto a quello necessario per assicurare personale armato a bordo. «Per non parlare - aggiunge Messina - dei costi di riscatto, che peraltro è vietato dalla legge italiana. Infatti, molto spesso la spesa per la consegna materiale del riscatto è superiore al riscatto stesso».

Già, il problema dei costi. «Fino a questo momento - ha detto d'Amico - noi armatori siamo gli unici che sosteniamo dei costi per tutelarci dai pirati. I grandi caricatori, fino a questo momento non si sono interessati alla questione». Confitarma è decisa a chiamare anche loro al tavolo delle responsabilità (e delle spese, soprattutto). «In questo senso, a breve avvieremo un dialogo - spiega d'Amico. Come esempio di "grandi caricatori", l'armatore cita «Enel, già interessata. Eni, interessata, ma solo parzialmente. Oppure Sorgenia, che si potrebbe coinvolgere nel discorso». Un dialogo che si dovrebbe svolgere in una cabina di regia presso il ministero degli Affari Esteri, che sarà «il

luogo adatto dove concordare una strategia comune insieme al ministero della Difesa, al Comando Generale, al ministero dello Sviluppo Economico». Stocata infine anche per i porti: «Devo notare che i porti del Mediterraneo e il Canale di Suez sono rimasti silenti di fronte a questo dramma e non sembrano preoccuparsi minimamente della ulteriore perdita di traffico che potrebbero subire, oltre a quella dovuta alla recessione mondiale. «Senza dimenticare ha concluso d'Amico - la precarietà della questione. Noi sappiamo che la protezione militare nel golfo di Aden sarà garantita fino a novembre 2010. Dopo, non si sa».

ALBERTO QUARATI
quarati@ilsecoloxix.it



La nave "Jolly Rosso" della compagnia Messina. attaccata la settimana scorsa da quattro pirati nel golfo di Aden



Nicola Coccia



Stefano Messina



Alessandra e Aldo Grimaldi

>> FORMAZIONE

NAUTICO, CRESCE LA "VOCAZIONE" PER IL MARE

... GENOVA. Quando glielo hanno detto, nemmeno Nicola Coccia, che pure è il presidente degli armatori italiani, non ci credeva: eppure, i numeri non sbagliano. «Sei, sette anni fa, gli studenti che dopo il nautico decidevano di intraprendere effettivamente la carriera sulle navi, erano solo il 5 per cento del totale. Oggi, almeno per quanto riguarda l'istituto nautico San Giorgio di Genova, la percentuale è salita al 48 per cento. Un numero che mi sono fatto ripetere più volte». «Non è male - scherza Coccia, parlando all'incontro di ieri sulla sicurezza nello

shipping, organizzato da Gnv e Confitarma - se si pensa che la scelta del nautico, almeno per quanto riguarda gli anni passati, è sempre stata considerata dagli studenti non tanto una scelta mirata, ma piuttosto una scelta per così dire non dettata dalla vocazione». E invece, nell'ultimo anno non solo chi va al Nautico ci va sempre più per convinzione,

ma addirittura crescono anche i numeri degli iscritti: insieme, San Giorgio di Genova e Cristoforo Colombo di Camogli sono il primo istituto tecnico della provincia, con 1.180 iscritti, con una quota di matricole che quest'anno ha raggiunto 330 persone.

«Il dato di Genova - dice Coccia - è però molto importante anche sotto un altro profilo. Indica che per promuovere il settore marittimo negli istituti è necessario anche organizzare stage, tirocini a bordo». Far vivere l'esperienza del futuro lavoro, non solo sui libri.

L'AD DI GRANDI NAVI VELOCI A IMPRENDITORI E ISTITUZIONI GENOVESI

Cassano: «Non dobbiamo chiuderci nelle parrocchie»

Il manager chiede «regole certe» per la città e il suo porto. Sulla vicenda di T-Link: «Perdono milioni e pensano ai complotti»



Silvano Cassano, alla guida di Grandi Navi Veloci

GENOVA. Silvano Cassano, l'amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, ieri ne aveva per tutti. «Non dobbiamo chiuderci nella nostra parrocchia» ha ammonito il manager, rivolto alla comunità portuale e imprenditoriale genovese, riunita ieri al forum Shipping&Safety. Cassano ha chiesto regole certe. «Non si può far finta che non esistano i problemi. I problemi ci sono, e vanno discussi». Ci devono essere regole, «perché altrimenti, meglio che non ci siano regole, piuttosto che vivere nell'incertezza». Serve anche una maggiore massa critica perché «oggi il mondo, specialmente quello del trasporto container, è dominato da colossi che fatturano almeno un miliardo all'anno. Noi oggi fatturiamo circa 300 milioni di euro, e siamo la più grande società in Italia». Ma per crescere, servono spazi: un problema che con l'Autorità portuale deve essere affrontato subito. «Noi capiamo la necessità di trovare delle aree per tutti» dice Cassano, riferendosi al problema della crescita dei traffici passeggeri. Gnv ha intenzione di crescere, ma la convivenza con l'altro

grande protagonista del porto, Msc Crociere, non è facilissima.

Però, bisogna fare dei progetti: «Tombamenti, riempimenti, tempistiche, aree destinate al traffico extra-Shenghen. Vogliamo sapere questo, anche da azionisti di Stazioni Marittime, vogliamo sapere qual è l'impatto economico». «Non guardate da dove veniamo - sentenza il manager - ma dove andiamo». Cassano riserva poi un duro attacco alla società T-Link, che nelle scorse settimane è entrata in polemica con l'Autorità portuale, accusandola di tenerla fuori dal porto di Genova, usando come pretesto le re-

gole sulla sicurezza. Inoltre, T-Link ha attaccato Gnv sostenendo che il suo ruolo di primo azionista privato di Stazioni Marittime avrebbe portato lo stesso terminalista a rifiutare spazi alla società siciliana. Questo anche perché Gnv fa parte del consiglio di amministrazione di Stazioni Marittime. Cassano respinge le accuse, ma rilancia: «È una vergogna, e lo dico come cittadino. Finalmente il private equity cresce anche in Sicilia. Nasce il fondo Cape, i soldi vengono impiegati in T-Link. In pochi mesi riescono a perdere 10 milioni di euro, e anziché tentare di lavorare meglio cosa fanno?

Creano polemiche artatamente gonfiate per nascondere il fallimento di un modello di business. A me non piacciono i clienti che adombrano complotti.

Siamo perplessi che si usino fondi pubblici per un'armata Brancaleone che si vuole improvvisare armatore. Con tutte le aziende siciliane che hanno bisogno di credito... ». Per finire, gli investimenti: «Quest'anno abbiamo superato Cotunav, abbiamo due navi verso il Marocco, nel 2010 lanceremo la Sete-Tangeri, poi un collegamento da Sete all'Algeria e poi nel 2011 vogliamo lavorare sulla Libia. In prospettiva vogliamo mettere 5 o 6 navi verso il Nord Africa. Due di queste le faremo costruire. Stiamo vagliando i cantieri». Si tratta del primo armatore italiano che annuncia investimenti in questo senso dopo il black out del 2009. «Saranno nuove unità ro-pax, da 2.000 passeggeri». E annuncia: daremo via tre navi tutto merci, sono le "navi blu" da 500 passeggeri. Le "ferry-cruise" tornano all'armatore Aldo Grimaldi - che le pensò per le autostrade del mare. «Navi che vanno bene - conclude Cassano - ma non per le nostre esigenze». In caso di nuove costruzioni si pensa ai Cantieri Apuania? «Speriamo di poter andare in un cantiere italiano. Domani cominceremo a valutare il rapporto costi-benefici per la costruzione di nuove navi».

A. GUA.

>> IPSEMA

L'ENTE UNICO DELLA NAVIGAZIONE ARRIVA ALLA CAMERA

... GENOVA. È approdato alla Camera, grazie a una proposta di legge presentata in Commissione Lavoro dal presidente Silvano Motta, l'Ente unico della navigazione. Progetto voluto dall'Ipsema (ente nazionale previdenza marittimi), l'Ente sociale italiano della navigazione (Esin), se approvato, comprenderebbe il servizio di assistenza sanitaria ai naviganti, il centro radio medico, la vasca navale (Insean) e altri organismi che a vario titolo si occupano della tutela della gente di mare. Una proposta che ora ha fatto un nuovo passo in avanti, come spiegato ieri dal commissario di Ipsema, Antonio Parlato. Oltre ad un miglioramento complessivo dei servizi, l'Ente unico porterebbe, secondo i calcoli dell'Ipsema, ad un risparmio che è stato quantificato in almeno 15 milioni di euro all'anno.

PILOTINA SE LO SHIPPING INVESTE SULL'UOMO

GIORGIO CAROZZI

RICCHI E POVERI, profitto e lavoro, sfruttatori e sfruttati: due termini, il conflitto. Occuparsi dei bisogni essenziali della vita e della gente, depone a favore di Confitarma. Gli armatori italiani riconducono finalmente l'uomo al centro del business marittimo-portuale e del ciclo produttivo, spazzando via le resistenze passive di chi continua a pensare che gli investimenti sulla sicurezza, la prevenzione, la qualità dell'ambiente e della vita stessa siano una gabbella non necessaria. E che l'abbattimento dei costi resti la strada da privilegiare. E' vero semmai il contrario: in questa stagione di crisi devastante, investire sulle risorse umane e la loro tutela (security, prevenzione, formazione, innovazione, ricerca) è la miglior risposta possibile al flop della politica e alla necessità di non farsi distanziare troppo dalle eccellenze del mercato. Un vero affare in prospettiva, dunque.

Non è un caso che le imprese marittime e i sindacati siano costretti oggi ad alzare la voce contro la mortificante ignoranza dei consulenti ministeriali, per sollecitare un minimo di buon senso al legislatore. Solo in Italia, infatti, può accadere che venga confezionato un Testo Unico sulla Sicurezza e la Salute dei Lavoratori, che non tiene conto della specificità del lavoro sul mare e sui moli. Una follia. L'ennesima e indecente conferma del disinteresse con cui la politica affronta i temi legati allo sviluppo dello shipping. Problemi di cui si occupa Pilotina, il blog del nostro sito www.shippingonline.it, in rete da questa mattina.

Per fortuna l'Italia è probabilmente la nazione ad aver maggiormente investito nel rinnovamento della flotta. Le navi di ogni tipologia rispondono oggi ad assoluti requisiti di sicurezza. L'incidenza degli infortuni a bordo è notevolmente diminuita non solo grazie alle nuove tecnologie ma anche per l'introduzione di regole e protocolli molto severi e rigidi. L'unica zona grigia resta il lavoro portuale (per sua stessa natura già a rischio elevatissimo), che continua a pagare un prezzo troppo alto alla produzione e alla competitività. Oggi più che mai si avvertono esigenze di regolamentazione delle procedure e di controlli severissimi all'interno dei terminal. C'è l'urgenza di maturare una nuova cultura della sicurezza, della prevenzione e soprattutto della formazione professionale. Marittimi e portuali non ci si improvvisa. Genova, con le sue Accademie e con la Compagnia Unica, era una grande scuola: deve riconquistare questa leadership mediterranea.

Ma per costruire un futuro di eccellenza, mantenerlo e primeggiare sul mercato globale anche con l'alta qualità del lavoro, c'è una sola strada: ricerca e sviluppo. Temi su cui certo il nostro governo non eccelle. La ricerca applicata all'industria è fortemente penalizzata da politiche sconsiderate e da tagli. Senza sicurezza non c'è dignità del lavoro, senza ricerca non si va da nessuna parte e non si fronteggia la concorrenza. Certo, per una politica vecchia, specializzata nelle divisioni ideologiche e nell'evitare ogni discorso concreto, risulterà difficile proporre e investire sulla Compagnia Unica di Genova come sede dell'Università dei portuali italiani. O caldeggiare a Fincantieri ricerca, studi innovativi e progetti alternativi, come quello delle galere galleggianti. Lasciamo stare Terzo valico o altre simili amenità. La realtà è che se la vitalità dello shipping si misura con il sostegno offerto alle idee, alla ricerca e alle nuove generazioni, allora Genova e l'Italia non sono in declino, ma in coma.