

LA SVOLTA ❖ Incontro ieri a Montecitorio

Via libera ai militari sulle navi contro i pirati

Decreto o legge entro un mese

La formalizzazione arriverà nelle prossime settimane con un decreto del governo o una nuova proposta di legge che raggruppi i disegni già presentati da mesi dai parlamentari di maggioranza e opposizione, ma ieri l'impiego di militari e contractor a bordo delle navi italiane sulle rotte a rischio pirateria ha ricevuto di fatto il via libera. Nel corso di un incontro a Montecitorio, alla presenza dei rappresentanti del governo, di parlamentari di maggioranza e opposizione e dei rappresen-

tanti di Esercito e Marina, è stata concordata la necessità di un provvedimento perché gli assalti dei pirati alle navi mercantili stanno diventando sempre più un'emergenza.

L'imbarco del personale armato, secondo gli accordi che erano già stati discussi, sarà a spese degli stessi armatori, che potranno assoldare in alternativa militari o contractor. La Marina, da parte sua, è pronta a mettere a disposizione alcuni team di militari, dotati di armamenti adeguati ad affrontare l'emergenza, a difendere gli equipaggi.

«Una buona notizia per l'armamento italiano» commenta il presidente di Confitarma Paolo D'Amico, che questa volta auspica tempi veramente brevi per l'approvazione e ringrazia il ministro Ignazio La Russa per l'interessamento. «Ricordo che ogni giorno transitano nell'Oceano indiano almeno quattro unità italiane». L'autorizzazione era sembrata vicina già a febbraio, quando la Confederazione de-

gli armatori italiani e la Marina Militare avevano messo a punto un progetto comune - che sembrava però essersi fermato sui tavoli dei ministeri - per arrivare ad un regolamento operativo da emanare in tempi brevi che consentisse di imbarcare

fino a cinque militari armati.

Ieri, all'incontro che si è svolto nella sala del governo di Montecitorio, la situazione sembra essersi sbloccata. «Entro tre o quattro settimane - commenta Scandroglio - daremo una risposta concreta alle esigenze dei lavoratori del mare e degli armatori, tutelando così gli interessi italiani nel mondo».

Ad imprimere un'accelerazione alla decisione sembra sia stato il sequestro al largo dell'Oman della motonave Rosalia D'Amato, della "Perseveranza Navigazione", avvenuto lo scorso 21 aprile. A bordo della nave sequestrata, l'ennesima negli ultimi mesi, 22 uomini, 6 dei quali italiani, tra cui il coman-

dante. «C'è un passo avanti, si potrebbe arrivare ad un'unificazione delle tre proposte di legge, due del Pdl e una mia» commenta ancora cauto Mario Tullio che proponeva un decreto da rinnovare ogni anno, indicando le zone più calde in cui consenti-

re le armi a bordo. Soltanto nei primi tre mesi del 2011, gli attacchi di pirateria in tutto il mondo sono stati ben 142, novantasette dei quali al largo della Somalia, con una crescita del 35% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Le navi dirottate sono state 18.

Confitarma:
«Buona
notizia»

Team della
Marina
a bordo

142
attacchi
all'anno

La Somalia
il "covo"
prediletto

IL SECOLO XIX 23-5-11

ORE D'ANSIA PER LA NAVE ITALIANA IN MANO AI PIRATI

«Dateci 16 milioni o faremo morire tre dei vostri marinai»

Savina Caylin: dopo novanta giorni la richiesta di riscatto

RENZO PARODI

GENOVA. Sedici di milioni di dollari. In cambio della vita di tre dei cinque italiani che fanno parte dell'equipaggio della petroliera Savina Caylin, catturata dai pirati a 800 miglia dalle coste della Somalia l'8 febbraio scorso. Per la prima volta i pirati somali avanzano una richiesta di riscatto. Se non sarà accolta dall'armatore della nave, la napoletana Fratelli D'Amato, il comandante, Giuseppe Lubrano Lavadera, il direttore di macchina e il primo ufficiale di coperta, Eugenio Bon, minacciano i pirati, «saranno sbarcati e abbandonati nel deserto somalo». E' facile comprendere che si tratta di una richiesta assolutamente fuori dalle possibilità di intervento della società armatrice.

L'annuncio della richiesta di riscatto, riportato sulle colonne del quotidiano napoletano *Il Mattino*,



BUCCANEER: LIBERI DOPO QUATTRO MESI

L'11 APRILE 2009 pirati somali nel Golfo di Aden sequestrano il rimorchiatore Buccaneer: i marittimi - 10 italiani - sono rilasciati il 9 agosto

AFFARI & FINANZA

Armatori, il cluster del mare fa il punto a Napoli

Come sta cambiando il mercato: dai concorrenti allo tsunami. Il nuovo ruolo delle banche nel settore

PATRIZIA CAPUA

Napoli

“**Q**uo Vadis? Italy and the World» è il tema del forum che vede riunito oggi all'Hilton di Sorrento il gotha del cluster marittimo italiano e internazionale. “Dove vai?”, per ragionare sulle scelte che l'Italia farà nel mercato e su quali partner internazionali sceglierà per mantenere un ruolo di primo piano nell'economia mondiale. Armatori e leader dello shipping si confronteranno nella full immersion sorrentina sulle prospettive e sui passi da compiere. Tra i temi, il problema libico nel settore tankers, il caso Giappone nel comparto dry cargo, tanker e container, non ultima, la piaga della pirateria nel golfo di Aden.

I rappresentanti delle compagnie di navigazione italiane e straniere con charterers e shipbrokers, illustreranno le nuove strategie di Cina e Brasile, India e Russia e le esperienze sul progressivo spostamento del baricentro dei poteri economici da Occidente a Oriente. Con un focus sulle conseguenze dopo lo tsunami e il problema nucleare in Giappone.

Al centro del Forum le prospettive di crescita della flotta italiana. Alla fi-

ne del 2010 contava 17,3 milioni di tonnellate di stazza, più 8 per cento sul 2009. In 10 anni è cresciuta del 75 per cento, è una delle più giovani del mondo (quasi il 68 per cento delle navi sotto i 10 anni di età). Gli investimenti: dal 2007, 18 miliardi di euro per nuove costruzioni in cantieri italiani e estremo-orientali (Cina, Giappone e Corea del Sud).

Le incognite: le banche della finanza marittima stanno ritornando al business, quali sono attive oggi e quali lo saranno nel futuro? La finanza italiana continuerà a sostenere l'espansione delle imprese? I fondi cinesi sono disponibili per lo shipping made in Italy? Con Giuseppe Bottiglieri della Bottiglieri Shipping Company,

organizzatore dell'evento, interverranno tra gli altri Paolo D'Amico, presidente di Confitarma, Carlo Pontecorvo, chairman della Igr di Navigazione, Michele Bottiglieri.

Thomas Miller (Club Mutua Riassicurazione) parlerà degli aspetti legali e assicurativi durante gli attacchi dei pirati e delle nuove linee guida per difendersi. Secondo l'International maritime bureau, nei primi 4 mesi del 2011 nel mondo si sono avu-

ti 173 attacchi di pirateria, con 23 navi sequestrate. Di questi, 117 in Somalia, 20 sequestri, con 338 ostaggi di cui 7 uccisi. Attualmente le navi sotto sequestro sono 26 e 518 gli ostaggi.

**Il naviglio
italiano
rinnovato
e cresciuto
del 75%
in dieci anni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA REPUBBLICA 9-5-2011

“Navi da crociera: a rischio il primato italiano”

A lanciare l'allarme è l'Ad di Costa Pierluigi Foschi: «Coreani e giapponesi si stanno affacciando su questo mercato finora dominato da Fincantieri e in generale dagli europei con proposte molto competitive». La Germania sta già rispondendo con agevolazioni sul versante finanziario. Da noi tutto è fermo

MASSIMO MINELLA

Genova

L'Asia bussa alle porte dei big delle crociere, andando alla carica di uno dei pochi settori in cui l'Italia è ancora protagonista mondiale, quello appunto della costruzione delle grandi navi passeggeri. «Gli asiatici, per farsi ricevere, arrivano con il prezzo — conferma Pierluigi Foschi, presidente e amministratore delegato di Costa Crociere, il leader europeo del mercato — I coreani della Daewoo hanno addirittura progettato una nave, senza ancora avere il committente. Ma so che anche i cantieri giapponesi stanno bussando alla porta degli armatori. Insistono e hanno voglia di entrare in questo mercato e, ovviamente, si propongono con offerte molto allettanti». Di cifre Foschi non parla. Ma è ragionevole pensare che di fronte a commesse del valore di 5-600 milioni di euro per nave da crociera, qual è oggi il costo medio di un'unità che ha stazza lorda attorno o sopra le 100 mila tonnellate, la concorrenza orientale possa proporsi con sconti del 30, anche del 40 per cento.

Per una cantieristica europea già provata dal crollo degli ordinativi sarebbe il colpo finale. Il portafoglio ordini mondiale delle costruzioni di navi da crociera, da qui al 2014, prevede la consegna di diciotto unità, con una Fincantieri ancora protagonista, visto che sei di queste navi usciranno proprio dai suoi stabilimenti. La leadership mondiale, a lungo detenuta dal colosso italiano che, da solo, ha controllato per anni il 50 per cento del mercato, non è comunque più tale. A insidiare il primato sono adesso i cantieri tedeschi Meyer, che hanno in consegna sette navi.

«Non è un dato che sorprende — continua Foschi — Perché la

politica economica del governo è orientata all'agevolazione dell'acquisto dei prodotti tedeschi. Per quanto riguarda la costruzione delle navi, l'accesso al credito è più agevolato e se, ad esempio, il costo del denaro è di un punto percentuale più basso rispetto all'Italia. E questo può incidere nelle scelte di un cantiere».

Offensiva asiatica e concorrenza tedesca. Con questo scenario deve fare i conti una Fincantieri che, da tempo, chiede maggiore attenzione al governo in tema di sostegno al settore.

Il gruppo la Bano rimarrà storico i pari

Non trattamenti di favore, come ha più volte ripetuto l'amministratore delegato Giuseppe Bono, ma «possibilità di giocare ad armi pari con i concorrenti europei».

L'occasione per mettere alla prova la volontà del governo di credere davvero a una delle ultime eccellenze mondiali ancora in campo, e per misurare la capacità di Fincantieri di resistere alla crisi, verrà proprio dalle mosse future degli armatori. Nonostante il difficile momento congiunturale, resto ancor più complicato dall'esplosione dei conflitti e delle tensioni nel Mediterraneo, i piani di sviluppo non si fermeranno, come spiega lo stesso Foschi. «Abbiamo appena archiviato un anno chiuso con un fatturato che ha sfiorato i 3 miliardi di euro, in crescita progressiva — spiega il manager al timone del gruppo genovese — Abbiamo venduto crociere in tutto il mondo, aumentando il numero dei passeggeri del 18 per cento, grazie anche all'ingresso nella flotta del gruppo di tre nuove unità, la Costa Deliziosa, una nave per la nostra controllata tedesca Aida e una per la spagnola Iberocrueros». La sfida si sposta ora sull'anno in corso e in quello successivo.

Il 2011 sarà difficile: il Mediterraneo, il mercato in cui si stanno confrontando tutti i big dell'armamento, è un focolaio di tensioni. Dagli itinerari Costa sono spariti Tunisia, Egitto e Israele (oltre alla Libia che non era stata prevista). Qualche problema anche in Oriente, che la compagnia genovese serviva con crociere che toccavano il Giappone, altra destinazione cancellata dopo la tragedia del terremoto. «La stagione estiva, che sta iniziando, potrebbe portare qualche danno, staremo a vedere — dice Foschi — Ma i piani di crescita non si fermano. Intanto, le nostre due unità più piccole, Classica e Romantica, andranno in cantiere per avere nuova vita. Hanno già un'ottima reputazione, ma vogliamo adeguarle alle unità più grandi dal punto di vista logistico e innovativo».

Peseranno il terremoto giapponese e le tensioni nel Mediterraneo

Valore della commessa, già deliberato dal cda, 100 milioni di euro e quattro cantieri in gara per assicurarsi il lavoro che partirà in autunno. E poi resta aperta la strada dei nuovi ordini. Nella primavera del prossimo anno, con l'ultima consegna da Fincantieri, si completerà il ciclo di cinque navi Costa in quattro anni (a luglio di quest'anno sarà consegnata la nuova ammiraglia "Favolosa"). E il futuro? «Aida ha tre navi in costruzione, una appena ricevuta, le altre due nel 2012 e nel 2013 — chiude Foschi — Ma come ha annunciato il presidente di Carnival Arison (il capitale di Costa fa interamente capo al gruppo americano, ndr), finito questo ciclo si sta pensando a ordinare due, tre nuove navi all'anno per i brand europei del gruppo». Sarà il banco di prova

Il gruppo guidato chiude per gli ad ai

Porto e ragazzi I mestieri del mare da scoprire in un kit

IL GIORNALE
12-5-11

■ Prima il collegamento con l'attualità e precisamente l'arrivo alle sei di stamani della motonave Falminia da Lampedusa con un carico di 596 profughi diretti in tutte le regioni italiane. «Abbiamo recuperato una foto dall'archivio di quando 14 mila italiani salparono da Genova verso la Libia proprio da Ponte dei Mille, dove arriveranno gli stranieri - spiega il presidente dell'autorità portuale Luigi Merlo - per sottolineare il ruolo centrale del porto di Genova, come porto della solidarietà che deve accogliere al meglio queste persone, come è accaduto nelle scorse settimane con la Sala Chiamata». Poi si passa alla spiegazione di quello che succederà nella «Port Week 2011» a partire da domani. Si comincia con una due giorni, venerdì e sabato, interamente dedicata ai bambini con otto laboratori e uno spettacolo teatrale. Gli animatori del «Porto dei Piccoli» che svolgono la loro attività quotidianamente al Gaslini, insegneranno ai più piccoli i mestieri del porto, la biologia marina, i nodi e i segreti dei pescatori. E poi mostre, visite libere in battello. «Sono iniziative per sensibilizzare i ragazzi delle medie alla conoscenza del mare - continua Merlo -. In settimana verranno annunciate altre sorprese che faranno scoprire come altri settori collaborano con il porto». E proprio per avvicinare gli studenti alle professioni del mare è stato realizzato un «kit» ad hoc con filmato e mostra per aiutarli nella scelta dell'indirizzo scolastico. Un progetto quello sui «Mestieri del mare» nato dalla col-

laborazione tra il Comune di Genova, il Genoa Port Center della Provincia di Genova e l'Accademia Italiana Marina Mercantile che hanno creato una rete per divulgare le potenzialità del porto. Il tutto potendo contare sulla disponibilità degli operatori portuali per incuriosire i giovani sulle potenzialità del mestiere. E così, al filmato, si aggiungono anche gli approfondimenti monotematici sul alcune figure in particolare: ormeggiatori, rimorchiatori, capitaneria di porto. E per incuriosire ancora di più gli studenti, il videomaker ha utilizzato come escamotage il viaggio di un barattolo di pesto, dal produttore alle tavole di tutto il mondo per introdurre i ruoli coinvolti nell'attività di movimentazione merci. Infine la mostra di Francesco Tomasinelli «Luoghi condivisi» al Genoa Port Center, prima esposizione interattiva nata nel Mediterraneo sulla cultura del mare. Dodici pannelli per dare una visione di convivenza tra realtà portuale e la comunità di cittadini e per sfatare la convinzione che esista una contrapposizione fra le due. «Il progetto "Mestieri del porto" è fondamentale per far scoprire ai ragazzi il porto e le sue grandi potenzialità - ha concluso Merlo - e per eliminare le diffidenze fra il porto e il resto della città». All'inizio del prossimo anno scolastico il Comune e il Genoa Port Center faranno una serie di incontri nei municipi con i professionisti del settore e per far vedere mostra e video agli istituti interessati.

PARTENZA
L'imbarco dei portuali
genovesi per Massaua
l'11 giugno 1995,
sul ponte Derna
Foto: d'archivio

Barche, l'agenzia trova gli equipaggi

La presentazione davanti ai ragazzi alla "Città dei mestieri"

L'obiettivo è far incontrare domanda e offerta di personale specializzato nel settore della nautica da diporto, come accade per i

Un'idea
tutta
genovese

Triggiani:
«All'estero
è realtà»

traghetti e le navi mercantili e da crociera. Crew Italy, società con sede legale a Genova, punta esclusivamente alla nautica per fornire personale marittimo dopo averlo cercato e selezionato, equipaggi per le imbarcazioni da diporto.

«Il progetto - spiega Luca Triggiani promotore

dell'iniziativa - nasce dalla volontà di comandanti e personale marittimo per rispondere ad un'esigenza che all'estero è soddisfatta ma in Italia non ancora. Il decreto legge 231/2006 che si riferisce al collocamento della gente di mare non ha ancora trovato applicazione nelle leggi attuative».

Alla sua prima uscita pubblica, Crew Italy ha organizzato ieri a Villa Spinola, a Cornigliano, ospite della "Città dei mestieri", la struttura di orientamento al lavoro gestita dal Comune, un incontro per parlare appunto dei "mestieri del mare" rivolto agli studenti del Nautico di Camogli, dell'Istituto San Giorgio di Genova e del Leon Pancaldo di Savona. Erano presenti il comandante dei Piloti del Porto, il vicepresidente degli ormeggiatori e un rappresentante della Guardia Costiera, per raccontare

appunto tutti i tipi di lavoro, in gran parte sconosciuti ai ragazzi, che si fanno in mare. Un argomento sul quale sarà presto pronto anche un video, in corso di realizzazione, incentrato appunto sulle diverse figure professionali legate al mare, e scaricabile dal web. Il video, che sarà presentato l'11 maggio, è stato realizzato nell'ambito di un progetto di comunicazione ed orientamento alle professioni del mare promosso dal Comune di Genova in collaborazione con l'Accademia Italiana della Marina Mercantile e il Genoa Port Center. L'obiettivo è informare ed interessare i ragazzi affinché venga recuperata la "vocazione del mare" della città di Genova.

CORRIERE MERCANTILE 3-5-2011

Traghetti. Via libera all'operazione Parte da 19 rotte il maxi-polo tra Gnv e Snav

GENOVA

«Via libera alla sinergia tra la genovese Grandi navi veloci (Gnv) e la partenopea Snav, sotto la guida del gruppo Aponte. Ieri l'assemblea straordinaria degli azionisti di Gnv ha deliberato un aumento del capitale sociale a favore di Marininvest srl, con il quale quest'ultima deterrà una partecipazione pari al 50% di Grandi navi, al fianco di Investitori associati con il 35%, Idea (9,2%) e al fondo Charme (4,6%). L'ingresso di Marininvest, che controlla la compagnia di navigazione Snav (gruppo Aponte), nell'azionariato di Gnv avviene tramite un aumento di capitale a fronte di un conferimento misto, mediante apporto di cassa e di tre navi (Snav Toscana, Snav Lazio, Snav Sardegna). Parallelamente, le due compagnie hanno siglato un accordo che consentirà loro di commercializzare, attraverso le rispettive strutture e i rispettivi sistemi di vendita, le linee attualmente operate da entrambe.

Con quest'operazione si porta a compimento l'acquisto del 50% di Gnv da parte dell'armatore Aponte, che era stato annunciato nell'ottobre 2010. L'entità della ricapitalizzazione compiuta è di circa 130 milioni. Il conferimento delle tre navi varrebbe, secondo quanto risulta, 95 milioni mentre la parte cash ammonterebbe a circa 35 milioni.

In questo modo, spiega una nota, Gnv e Snav uniscono le

loro forze per realizzare «sinergie commerciali e operative, diventando una tra le più importanti realtà nel settore del trasporto dei passeggeri e delle merci via nave nel bacino del Mediterraneo». Nel 2010, le due aziende hanno trasportato complessivamente

oltre 6 milioni di passeggeri, 800 mila veicoli al seguito e 2,8 milioni di metri lineari. La flotta comprende 30 navi. «L'operazione - prosegue la nota - dà luogo a una compagine dotata di un'offerta di 19 linee che potranno essere acquistate tramite sistemi di prenotazione di entrambe le aziende».

Punto di forza dell'accordo è la complementarietà dell'of-

lie e il golfo di Napoli.

«L'operazione - afferma Roberto Martinoli, ad di Grandi navi veloci - rappresenta la naturale evoluzione della collaborazione tra due aziende che gestivano in code sharing, sin dal 2007, la linea Civitavecchia-Palermo».

L'accordo, aggiunge Raffaele Aiello, ad di Snav, «ci rende ancor più competitivi, e questa è una condizione necessaria per misurarsi con successo su un mercato sempre più concorrenziale e in un contesto economico particolarmente complesso qual è quello odierno».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA STRATEGIA

L'assemblea di Grandi Navi Veloci ha dato l'ok all'aumento di capitale: nasce un gruppo da 30 navi e 6 milioni di passeggeri

ferta delle due compagnie: da un lato Gnv, radicata al centro Nord e forte dei collegamenti verso la Sardegna, la Sicilia e delle linee internazionali verso il Maghreb, la Spagna e Malta; dall'altra Snav, storicamente presente in Campania e in tutto il centro Sud, con linee verso la Sicilia, la Sardegna, la Croazia, le isole Pontine, le Eo-

IL SOLE 24 ORE 3-5-2011