

37 mld

Investimenti
Dal 2001 al 2011 è salita la spesa per il rinnovo della flotta

67%

Navi nuove
Più della metà del naviglio italiano ha meno di 10 anni

60 anni

Anniversario
Nata nel 1952 la società d'Amico punta sulla salvaguardia dell'ambiente



In navigazione
La bulk carrier Cielo di Vaiano (nella foto) è una delle navi della flotta d'Amico. Il gruppo nasce nel 1952, da una società fondata nel 1936. Negli anni sviluppa il business anche attraverso acquisizioni, concentrandosi sul trasporto dei carichi secchi e liquidi

Mercato in trasformazione

Per i nuovi scafi l'Italia ha scelto l'eco-design

Le eco-ship, cioè le navi davvero definibili ecologiche, con un design capace di favorire le caratteristiche di protezione ambientale, con basse emissioni e consumi contenuti, sono entrate davvero nel mercato solo nel 2012. Che a svolta sia arrivata quest'anno lo dimostra il fatto che «delle 30 navi contrattate da armatori italiani dall'1 gennaio in poi, il 95% è eco-design». A testimoniare è Michele Francioni, direttore operativo del Rina (Registro italiano navale) l'ente nazionale di classificazione del naviglio. «Praticamente la totalità delle unità ordinate da italiani nel 2012 - prosegue - sono state concepite secondo questo nuovo modo di costruire». Ma per comprendere meglio la rivoluzione in corso nello shipping occorre fare un passo indietro: non lunghissimo, peraltro.

Per quanto riguarda, poi, il car-

I DATI DEL RINA

L'ente di classificazione navale nazionale mostra che delle 30 unità ordinate in Italia da inizio anno il 95% è eco-sostenibile

PROGETTI RINNOVATI

I cantieri propongono navi con velocità più contenuta, motori a bassi regimi forme aerodinamiche ed emissioni ridotte

burante, «una product tanker (nave cisterna per il trasporto di prodotti raffinati, ndr) convenzionale, da 50 mila tonnellate di portata poteva consumare nel 2006- chiarisce Francioni - oltre 34 tonnellate al giorno di fuel con una velocità di 14,8 nodi. Nel 2009 un'unità con accorgimenti di riduzione consumi consumava fino a 32,6 tonnellate al giorno, a 15 nodi. Le navi eco-friendly del 2012 dovrebbero consumare, sulla carta perché sono ancora in costruzione, circa 22 tonnellate di fuel al giorno, a 14,5 nodi. Con il carburante a 450 dollari a tonnellata si arriverebbe a risparmiare 4,500 dollari al giorno. Cifra irrisoria quando i nolieri erano altissimi ma oggi significativa. Diminuire, poi, la potenza dei propulsori, non solo del 5%, aiuta molto a limitare i consumi, perché la curva della potenza del motore è parabolica, non lineare. Alla fine, il risparmio è determinato da un mix di elementi: velocità, forma dello scafo, dimensioni più grandi delle eliche e numero di giri del motore. E, per il futuro, è prevedibile che le navi tenderanno sempre più all'ecosostenibilità».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Innovazione. Il gruppo d'Amico in prima fila nell'ordinare unità flessibili che consentono risparmi di 3mila dollari al giorno

Svolta hi-tech per gli armatori sono nate le navi del futuro

Le commesse più recenti puntano sulla tecnologia per abbattere costi e consumi

Raoul de Forcade

La crisi economica mondiale e la crescita esponenziale del costo dei carburanti hanno spinto il settore marittimo verso un'evoluzione tecnologica imprevedibile fino a un paio di anni fa. La necessità di risparmiare fuel, le sempre più stringenti norme internazionali dell'Imo (International maritime organization) sulla tutela ambientale e il basso valore dei noli dello shipping, nonché l'affacciarsi di nuove rotte da e verso i Paesi in via di sviluppo, hanno portato gli armatori a puntare verso differenti tipi di navi, all'insegna della razionalizzazione dei costi e dei consumi.

Insomma, l'innovazione tecnologica delle navi è diventata un'esigenza irrinunciabile per chi vuole restare sul mercato. A spiegarlo è Cesare d'Amico, alla guida, col cugino Paolo, presidente di Confindustria, del gruppo armatoriale d'Amico, che nel 2012 compie 60 anni. È nato, infatti, nel 1952 a Roma, anche se le attività marittime della famiglia erano già iniziate a Salerno, quando Massimino Ciro d'Amico con i figli, negli anni '30, trasformò l'attività commerciale di legname in attività di servizi, adottando il trasporto marittimo dei forestali.

«Poi - spiega Cesare d'Amico - cominciammo a trasportare petrolio e prodotti raffinati. E già a partire dal '52 abbiamo puntato

sull'innovazione, ordinando due turbocisterne da 35 mila tonnellate che, allora, furono le prime superpetroliere in Europa. All'inizio degli anni '60, inoltre, siamo stati tra i primi a far trasformare, in Scozia, le petroliere in chimichiere. Insomma, abbiamo sempre cercato di anticipare i tempi, innovando». Oggi il gruppo romano (che è stato anche proprietario della storica Italia di Navigazione) è specializzato nel trasporto di carichi

AZIENDA STORICA

Cesare d'Amico: «In 60 anni di vita il gruppo ha sempre innovato. Oggi tutte le società puntano sull'efficienza delle navi»

secchi e prodotti petroliferi e controlla diverse società, una delle quali, la d'Amico International Shipping (dedicata alla gestione delle tanker), dal 2007 è quotata alla Borsa italiana.

Dinamiche aziendali a parte, Cesare d'Amico si concentra su analisi di mercato: «Stiamo assistendo - afferma - a una forte accelerazione su nuove tipologie di navi. Protagonisti di questo trend sono stati i cantieri cinesi, che, per primi, hanno proposto progetti di navi improntati alla fuel efficiency, con una forte riduzione dei consumi. Poi è

stata la volta dei coreani e, infine, dei giapponesi che, in questo frangente, sono arrivati ultimi; forse perché temevano, avendo ordini fino al 2014-2015, che proporre disegni di navi del tutto nuovi potesse spingere armatori che avevano già assegnato commesse a chiedere modifiche in corso d'opera».

Il gruppo d'Amico, prosegue l'armatore, «ha recentemente ordinato in Cina sei nuove navi per carico secco da 39.500 tonnellate di portata, con pescaggio molto basso, consumi ed emissioni di gas contenuti e stiva squadrata, capace di portare legname, rotoli d'acciaio o altri materiali. Si tratta di navi speciali con caratteristiche diverse dal solito. Ma la tendenza del mercato è questa. Sono finiti i tempi del boom dei noli, in cui alcuni armatori hanno comprato navi di qualunque tipo, senza badare alle specifiche di progetto e ritardando, alla fine, unità inefficienti. Oggi le economie sul carburante sono importanti e navi come quelle che stiamo costruendo consentono di risparmiare 2-3 mila dollari al giorno di fuel. Questa tendenza al rinnovamento della flotta, che è evidente nel settore del carico secco ma anche nelle tanker, porterà probabilmente a demolire unità relativamente recenti, che non hanno compiuto 20 anni di vita».

I nuovi progetti segnano anche una marcia indietro rispet-

La flotta d'Amico

Navi gestite al 31 dicembre 2011

	Handysize (38mila tonn)	Supramax (58mila tonn)	Panamax (82mila tonn)	Totale
Navi da carico secco				
Di proprietà	6	6	8	20
A noleggio	5	5	4	14
Totale	11	11	12	34
		MediumRange (50mila tonn)	Handysize (35mila tonn)	Totale
Navi cisterna				
Di proprietà		16	3	19
A noleggio		13	3	16
A noleggio attraverso pool		-	-	-
Totale		29	6	35

710 milioni

I ricavi
Al 31 dicembre 2011 i ricavi consolidati del gruppo ammontavano a 710 milioni

22 milioni

L'utile
L'anno scorso l'utile della d'Amico ha toccato i 22 milioni di euro. Mentre la posizione finanziaria netta è risultata negativa per 106 milioni

928 milioni

Patrimonio
Sempre nel 2011, il patrimonio netto dell'azienda si è attestato su 928 milioni

1.563

Personale
Il gruppo romano, alla fine dell'anno scorso, contava 980 dipendenti come personale marittimo e 583 come personale di terra

Competitività a rischio

Registro navale, troppa burocrazia

Troppa burocrazia rischia di menomare l'efficacia del Registro internazionale italiano, dove possono essere iscritte, ottenendo così agevolazioni fiscali, le navi battenti bandiera nazionale che solcano i mari di tutto il mondo. A mettere in luce la questione è uno studio comparativo sulla competitività, realizzato dal Gruppo giovani di Confindustria.

Il documento esplicita quanto l'introduzione del Registro, con la legge 30/1998, pur in ritardo rispetto a molte altre nazioni europee, abbia consentito un percorso di notevole crescita della flotta italiana. Eppure, dicono i Giovani armatori, quel percorso può essere inficiato dalla burocrazia. A Malta, in Uk, Danimarca, Olanda e Norvegia, Paesi presi in esame

dallo studio, per iscrivere una nave al rispettivo Registro internazionale basta «un giorno dalla presentazione dei documenti completi». In Italia occorrono «dai 2 ai 10 giorni lavorativi dalla presentazione della documentazione completa». E qui casca l'asino, perché i tempi d'iscrizione sono calcolati per una pratica standard di nave acquistata all'estero, dal momento in cui tutti i documenti sono disponibili. «Ovviamente - spiega Valeria Novella, presiden-

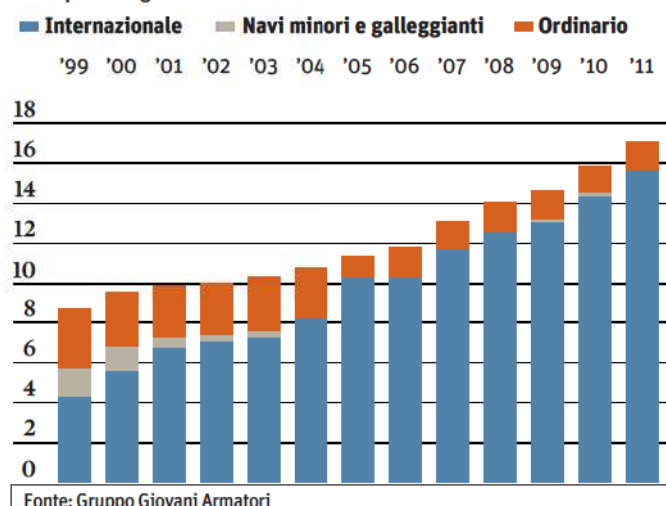
LA RICERCA

Uno studio dei Giovani di Confindustria lancia l'allarme sulle lentezze del sistema italiano, rispetto ai competitor esteri

te del Gruppo giovani - i ritardi che il nostro Registro presenta rispetto ad altri si accumulano proprio nell'ottenimento della documentazione propedeutica all'iscrizione. Infatti, non solo i soggetti coinvolti nell'iter sono molteplici (ministero dei Trasporti, capitaneria del porto di iscrizione, centro di telecomunicazioni e informatica Maritima, sindacati, ndr) ma soprattutto ci si interfaccia con lentezze dovute alla gestione di processo. Ad esempio: occorrono due istanze separate a ministero e capitaneria, quando negli altri Paesi il registro è centralizzato. E ogni capitaneria in Italia ha un format che può differire, anche se leggermente, da quello delle altre, mentre all'estero si scarica l'istanza, uguale per tutti, da un sito, con eviden-

Sviluppo dei registri navali italiani

Per tipo di registro. Valori in milioni di tonnellate di stazza lorda



te risparmio di tempo. A noi, inoltre, manca una banca dati del naviglio informatizzata, ci occorrono tempi spesso lunghi per avere insieme Cgil, Cisl e Uil, per il parere sindacale, e così via».

La cancellazione di una nave dal Registro internazionale italiano, poi, è ancora più complessa. Mentre nei Paesi presi a comparazione occorrono da uno a tre giorni, in Italia, con la procedura normale occorrono 60 giorni; con quella d'urgenza 30. Non propriamente un record. Dallo studio, conclude la Novella, emerge l'esigenza di sburocrazizzare non solo il Registro ma «tutta una serie di adempimenti che riguardano il rilascio di documenti e certificati. Sarebbe opportuno, poi, adottare il sistema seguito negli altri Paesi esaminati: affidare a un unico organismo centrale tutte le competenze in materia di regime amministrativo delle navi, ferma restando la facoltà di scegliere il porto d'iscrizione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'evoluzione dell'impatto ambientale

EMISSIONI

Anni	Portata	g (Co2)	Nodi
Passaggeri			
60/70 "Raffaello"	1.775 Pax	334/606 (Nm*Pax)	26/36
90 "Costa Victoria"	2.394 Pax	304 (Nm*Pax)	24
Oggi "Oasis of the Seas"	6.300 Pax	214 (Nm*Pax)	26
Porta Rinfuse			
70 "Neckar ore"	28.2462 Tn	4.5 (Nm*Tn)	15.25
90 "Phoenix Star"	29.1435 Tn	2.7 (Nm*Tn)	15.36
Oggi navi "Vale Brazil"	40.2347 Tn	2.3 (Nm*Tn)	14.8
Container			
70 "S.A. Helderberg"	3.101 Teu	211 (Nm*Teu)	19.5
90 "Susan Maersk"	9.578 Teu	129 (Nm*Teu)	24.6
Oggi classe Maersk Triple E	18.000 Teu	47 (Nm*Teu)	20
Gasiere (LNG)			
70 "LNG Ariès"	126.750 M3	7.2 (Nm*M3)	20.5
90 "Hyundai Technopia"	134.524 M3	6.21 (Nm*M3)	20
Oggi "ZARGA"	261.104 M3	4.0 (Nm*M3)	19
Navi Cargo Ro/Ro			
70 "Nedlloyd Rochester"	22.564 Tn	29 (Nm*Tn)	19.5
90 "Eurocargo Valencia"	15.500 Tn	23 (Nm*Tn)	20
Oggi "Jolly Diamante"	46.635 Tn	13 (Nm*Tn)	20

Nota: (Nm) miglia marine

CONSUMI PER TIPOLOGIA DI NAVE

	Consumo (tonn/giorno)	Nodi
2006 Convenzionale	34,5	14,8
2009 Con accorgimenti riduzione consumi	32,6	15,0
2012 "Eco-Friendly"	22,0	14,5

Fonte: Rina

Il punto di Confitarma. In un decennio il comparto ha investito più di 37 miliardi di euro. Cala il numero delle unità ma sale il tonnellaggio (+8%)

Continua a crescere la flotta italiana

Più di 330 ordini assegnati tra il 2007 e il 2012. A inizio anno raggiunta la quota di 1.619 navi

■ Sono più di 330 le navi ordinate, in totale, dagli armatori italiani tra il 2007 e il 2012, per un valore di 19,2 miliardi di dollari. Un indice del fatto che, a dispetto della crisi economica, l'armamento nazionale sta continuando a crescere. A testimoniarlo sono i dati raccolti da Confitarma e illustrati dal presidente, Paolo d'Amico, durante l'assemblea dell'associazione. A fine 2011, la flotta italiana era composta da 1.619 navi per un totale di 18,7 milioni di tonnellate di stazza lorda, più del doppio del 1998, quando è entrato in vigore il Registro internazionale, che ha dato una spinta decisiva alla crescita del naviglio battente bandiera italiana. Rispetto al 2010, quando le unità erano 1.664, si registra una riduzione del numero di navi ma il tonnellaggio aumenta dell'8%. Si tratta, peraltro, di navi avanzate tecnologicamente e nuove, visto che il 67% ha meno di 10 anni. Inoltre il settore garantisce occupazione a circa 80mila addetti diretti e 110mila nell'indotto e, in controtendenza con altri comparti, non registra perdite di posti di lavoro.



Paolo d'Amico. Presidente di Confitarma

COMPETITOR SLEALI
Gli armatori denunciano la concorrenza sleale che alcuni Paesi, tra cui Grecia e Tunisia, stanno attuando nel cabotaggio

di Confitarma, nonostante stia affrontando, sotto il profilo economico, uno dei momenti più difficili della storia recente, lo shipping italiano sta dimostrando di essere un'industria che tiene. Anche se le difficoltà cui si è fatto cenno «si sono rivelate fatali per alcune compagnie di navigazione».

D'altro canto, il gran numero di navi ordinate ai cantieri prima del 2008, anno in cui è partita la crisi, ha influito sull'aumento di capacità di trasporto della flotta mondiale, che è cresciuta del 9%, molto più della domanda che, al contrario, si è ridotta per la recessione economica.

Tutti i comparti marittimi (carichi secchi e liquidi, portacontainer) dunque, soffrono dell'eccesso di offerta che fa scendere i noli a livelli bassissimi; al punto che, su diverse rotte, non si riescono a coprire neanche i costi di gestione. Il surplus di offerta, poi, ha ricordato il presidente di Confitarma, «è aggravato da tensioni politiche in alcune aree del mondo, che hanno indotto la comunità internazionale ad imporre sanzioni commerciali contro Stati che rivestono un ruolo significativo nel commercio mondiale. Penso in particolare alla Libia, nel 2011, e oggi a Iran e Siria».

La crisi, poi, si sta riflettendo anche nel settore cabotiero. «La fine del regime degli sgravi contributivi al cabotaggio minore - ha sottolineato Paolo d'Amico - ha messo a dura prova chi operava in un mercato drogato dal regime delle convenzioni di servizio pubblico ma anche definitivamente aperto agli operatori comunitari, alcuni dei quali molto competitivi. Negli anni '90, il legislatore europeo, nell'attuare la liberalizzazione del cabotaggio tra i paesi dell'Ue, ha fatto una scelta precisa: aprire la concorrenza ai soli operatori genuinamente comunitari, in un sistema di regole uguali per tutti. Nella pratica però, questo principio è stato tradito. Certo non possiamo escludere noi armatori italiani a impedire l'ingresso nei traffici domestici, soprattutto cisternieri, a operatori extracomunitari, mascherati da vettori europei, che usufruiscono di condizioni operative più favorevoli. È una competizione subdola, che può con-

tere sulla difficoltà delle amministrazioni competenti, dovuta anche ad una carenza dell'Ue nel verificare la effettiva genuinità degli operatori, ristabilendo le corrette regole del gioco. Senza dimenticare che alcuni regimi fiscali agevolati, utilizzati da questi operatori, sono stati messi sotto indagine dalla Commissione europea». Inoltre, ha affermato il leader di Confitarma, «sulle direttrici di short sea shipping, la Grecia può attuare impunemente una palese violazione delle regole sulla nazionalità degli equipaggi a bordo di traghetti italiani, costringendo le nostre compagnie a imbarcare marittimi greci. E la Tunisia, senza alcuna motivazione giuridicamente accettabile, continua a vietare l'approdo nei suoi porti ad alcune navi italiane».

A fronte di questi fatti, arrivano, talora, interventi governativi che, aggavati dall'eccessiva burocrazia, complicano ulteriormente la situazione. Ne è un esempio la recente imposizione, alle navi passeggeri in servizio di linea, di utilizzare combustibile a basso tenore di zolfo nella zona di protezione ecologica individuata nei mari italiani. Secondo il numero uno di Confitarma, «si tratta di un prodotto di difficile reperimento nei nostri porti, nei quantitativi richiesti dal mercato. Se l'amministrazione impone l'utilizzo di un tipo di combustibile, bisogna che il prodotto sia reperibile. In caso di comprovata carenza, non possono essere addebitate responsabilità agli armatori».

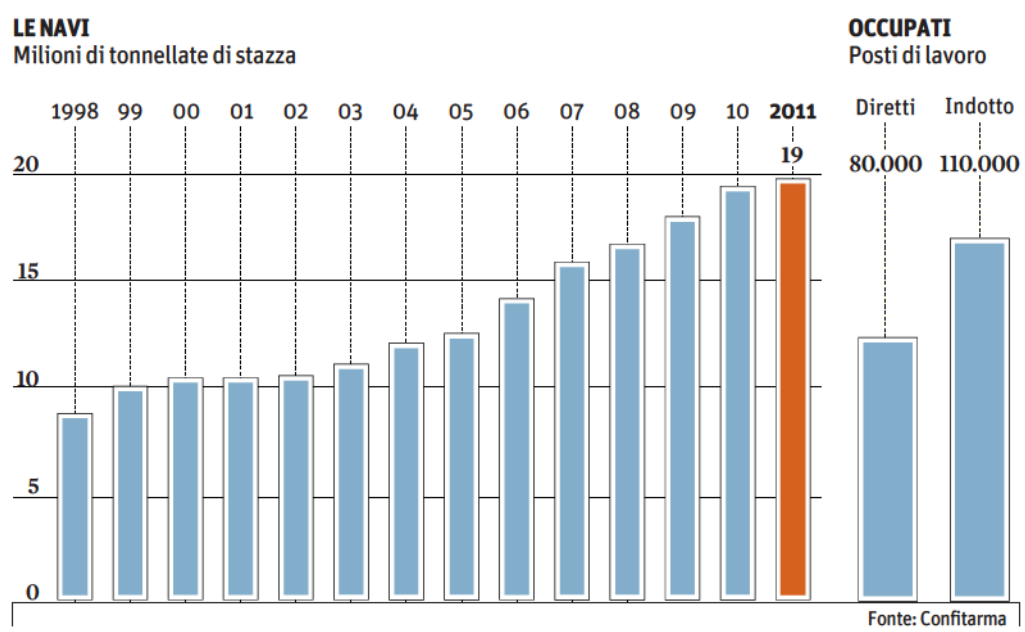
R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tanker. Una nave cisterna della flotta italiana durante la navigazione in mare aperto

Evoluzione della flotta italiana



Formazione/1 La Fondazione Caboto a caccia di "vocazioni" marittime per un mestiere ben retribuito

Gaeta cerca allievi ufficiali

Jada C. Ferrero

■ AAA personale marittimo specializzato cercasi. La crisi generale non diminuisce il fabbisogno di risorse umane, né da parte dell'armamento mondiale (nel 2010 la domanda globale di ufficiali è stata di 637mila e l'offerta di 624mila) né della flotta italiana. Nel nostro Paese, anzi, da anni si registra uno scollamento tra mondo del mare e nuove "vocazioni" marittime. Per colmare il gap, sono in atto alcune iniziative sul fronte della formazione. Come le scuole superiori di tecnologia per il mare: percorsi post diploma, paralleli all'università, nati per avvicinare scuola e imprese.



Al comando. Una donna ufficiale legge la strumentazione sul ponte di una nave mercantile

DOMANDA E OFFERTA

Il coordinatore Cocoluto: «Non puntiamo soltanto alla occupabilità degli allievi ma direttamente alla loro occupazione»

sare d'Amico, è uno dei circa 60 Istituti tecnici superiori, varati in Italia, di cui due soli a beneficio del cluster marittimo. Fra i fondatori, la holding dell'armamento d'Amico, il consorzio Consormare del Golfo, che associa 64 aziende del comparto (cantieri, porti, società di servizi), il Consorzio per lo sviluppo industriale del Sud Pontino e la Camera di commercio di Latina.

Si studia da allievo ufficiale di navigazione (63 domande, ma 25 ammessi, il 10% donne) oppure di macchina (38 aspiranti, solo 22 ammessi, 100% maschi) o, ancora, da futuro tecnico superiore della gestione di porti e servizi turistici (43 aspiranti, 22 ammessi, il 50% donne). La quantità di posti e la tempistica delle classi è stabilita in funzione delle esigenze delle compagnie armatoriali, con il risultato di un innesco virtuoso, fra domanda e offerta: «Non puntiamo solo alla occupabilità, ma direttamente all'occupazione», chiarisce il coordinatore, Erasmo Cocoluto.

to. Il prossimo 22 ottobre uscirà un nuovo bando (15 posti coperti più 15 macchine), e già ci sono quasi 120 domande in coda, nel sistema di preaccertamento.

Nel biennio l'allievo alterna periodi di formazione a terra (3 mesi) con vita a bordo (4 mesi). Vita retribuita: è di circa 1.800 euro lo stipendio dell'allievo imbarcato su navi mercantili mentre è ancora in fase di training e apprendimento diretto, senza cioè assegnazione di ruolo.

Nella professione, un soggetto meritevole impiega in media 12-14 anni per arrivare al comando, attraverso i diversi gradi da ufficiale, e circa 10 anni per la direzione di macchina. Il che significa che, a poco più di 30 anni, potrà vantare un profilo di responsabilità di tutto rispetto, se consideriamo che, al comandante, l'armatore affida un asset e un carico per un valore di milioni di euro. L'inquadramento economico sarà quindi proporzionato. Il che significa, nel caso di comandante neoassunto, un stipendio sugli 80-90mila euro lordi annui, esclusi però benefit e bonus di performance, che fanno decisamente lievitare il quid.

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Formazione/2 L'Accademia della marina mercantile vara le selezioni 2013

Genova avvia nuovi bandi

■ Da sette anni, a Genova, l'Accademia italiana della marina mercantile lavora per formare la futura classe dirigente del mare. Oltre 300 gli allievi ufficiali - di navigazione o di macchina - che ha accompagnato all'esame per la professione dal 2005, quando nacque come progetto-pilota sotto forma di società consortile, grazie alla volontà di un pool di enti, fra cui Confitarma, su stimolo della Provincia di Genova. Dal 2010 è una fondazione, entrata nella rosa di istituzioni degli Istituti tecnici superiori. La prospettiva offerta agli allievi è quella della navigazione, con l'acquisizione, però, di una professionalità da poter spendere anche in lavori specialistici a terra.

Di durata biennale, i corsi, gratuiti perché finanziati dalla mano pubblica, sono aperti, previa selezione, a diplomati fra i 18 e i 30 anni che aspirano alla carriera del mare e hanno i requisiti per intraprenderla. Preparano l'allievo all'esame di abilitazione professionale che conferisce il titolo di ufficiale. Il percorso è retribuito.

Diverse le novità dell'imminente tornata accademica, a partire dal fatto che le selezioni per il 2013 sono state anticipate a metà novembre, contrariamente al "solito" febbraio. Debbono poi una più accentuata modulazione dei corsi rispetto alle esigenze concrete delle compagnie armatoriali su cui l'allievo sarà imbarcato. Si parte con la selezione navi passeggeri, ovvero traghetti e mezzi di crociera (40 posti per allievi di coperta, 40 per macchina). A seguire il bando per gli aspiranti ai tre corsi dedicati, rispettivamente, alle sezioni navi da carico (bulk porta container) e navi cisterna (gasiere, petroliere).

Il meccanismo di selezione si è evoluto, specializzandosi, ma le griglie di accesso rimangono strette: erano 176 gli aspiranti ai 40 posti di coperta, e 51 agli altrettanti posti di macchina disponibili nell'attuale selezione per le navi passeggeri. «L'occupabilità di chi ha concluso il percorso - nota Daniela Fara, direttrice dell'Accademia - è prossima al 100%».

Quali caratteristiche premiano il candidato? «Un certo bagaglio tecnico-scolastico, un ottimo inglese, un buon livello di resistenza allo stress, la capacità di assumersi responsabilità, una natura solida ed equilibrata», riassume Fara. Come pre-requisito non è indispensabile il diploma di un istituto nautico: ne basta uno superiore qualsiasi, salvo frequentare un "modulo di allineamento" di almeno 500 ore, che l'accademia genovese organizza, con relative selezioni.

La direttrice Fara: «Servono un inglese di ottimo livello, buona resistenza allo stress e capacità di assumersi le responsabilità»

Questo spingerà verso l'alto la domanda di trasporto marittimo a lungo raggio dall'Asia verso bacini di consumo occidentali. Senza contare il costo del lavoro, le raffinerie cinesi hanno costi di tutela ambientale quasi assenti e spese per la sicurezza molto inferiori. Inevitabile che i loro prodotti siano più concorrenziali. Tutto ciò sta portando a un miglioramento del tasso di utilizzo delle navi da prodotti puliti e a un incremento della domanda tonnellaggio-miglia. Secondo quanto riportato nell'*Oil market report*, redatto dall'*International energy agency* in ottobre, nei prossimi cinque anni, Cina e India assumeranno un ruolo fondamentale come paesi esportatori di prodotti raffinati. Maggiori volumi di prodotti, soprattutto diesel, verranno inoltre esportati dagli Usa, mentre altre raffinerie in Europa chiuderanno per i bassi margini di raffinazione. Questi fattori genereranno, per le navi da prodotti puliti, un sostanziale incremento dei viaggi più lunghi. Dal lato dell'offerta, ci si attende, invece, una diminuzione nella consegna di nuove costruzioni con un aumento nella rottamazione delle navi più vecchie. Considerati questi fattori, l'outlook per le navi per prodotti petroliferi raffinati è positivo, con tariffe sul mercato spot in crescita nel medio termine e valori di mercato delle navi destinati a seguire lo stesso trend.

J.C.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tecniche anti-abbordaggio. Le compagnie chiedono una norma che conceda la possibilità di imbarcare guardie private contro gli assalti quando non sono disponibili le squadre di militari

«Contractor a bordo per contrastare i pirati»

■ Sono 42 le navi italiane attaccate dai pirati dal 2005 a oggi di queste, sei sono state sequestrate, alcune per molti mesi. Il dato mette in luce una questione assai spinosa per gli armatori, che li colpisce sia sotto il profilo dell'eventuale mancata consegna delle merci, sia sotto quello dei premi assicurativi da pagare, per avere la certezza della copertura dei viaggi nei mari infestati dai pirati. Senza contare, poi, la preoccupazione per gli equipaggi.

La missione internazionale antipirateria Atalanta, concentrata, con navi da guerra, nelle acque dell'Oceano Indiano (soprattutto di fronte alla Somalia), ha dato una svolta decisiva alla situazione. Nei primi nove mesi del 2012, secondo i dati dall'*International maritime bureau* (Imb), organismo della Camera di commercio internazionale (Icc) deputato a monitorare

42

Le navi Ammontano a 42 le unità italiane attaccate dai pirati dal 2005 a oggi

233

Gli assalti Nei primi 9 mesi 2012 nel mondo si sono verificati 233 assalti di navi

gli attacchi, il numero degli assalti (tra riusciti e solo tentati) è stato pari a 233. Molti meno rispetto ai 352 dello stesso periodo del 2011. È anche vero, però, che gli incidenti dovuti ad atti di pirateria si sono intensificati in un'altra zona dell'Africa: il Golfo di Guinea, dove, nel periodo,

sono arrivati a 34, rispetto ai 30 dei primi nove mesi del 2011. Un dato, però, emerge con evidenza, ricordato dal Cso (Company security officer), organo di Confitarma per il contrasto alla pirateria: «A oggi, non una sola nave con protezione di uomini a bordo è mai stata presa dai pirati». Ed è su questo argomento, cioè la difesa attraverso gruppi di militari sui mercantili, introdotta in Italia con la legge 130/2011, che si appuntano le attenzioni degli armatori. L'incidente sfociato nell'arresto, in India, dei due marò italiani imbarcati sull'*Enrica Lexie* ha fatto molto parlare della questione. Ma gli armatori ritengono che si debba continuare nella direzione intrapresa (già applicata, del resto - e in anticipo, rispetto all'Italia - da altre nazioni).

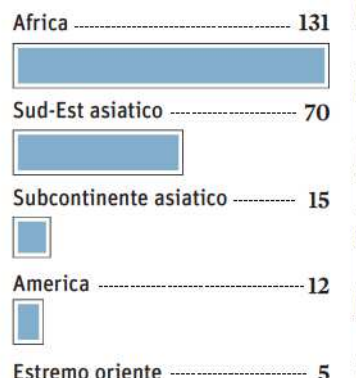
L'obiettivo è di consentire anche alle navi battenti bandiera nazionale di imbarcare, quando

i militari non siano disponibili, contractor privati. Per ottenere questo occorre, innanzitutto, il decreto attuativo della 130, nonché operare una correzione tecnica sulla norma primaria, affinché quel decreto, una volta firmato, possa essere applicabile in concreto. Nel frattempo, per arginare gli attacchi, molto si è fatto anche in tema di sicurezza delle singole navi. Armatori e comandanti, infatti, hanno messo a punto alcune regole da applicare durante i passaggi in zone a rischio. La prima attiene alla velocità, che deve essere sostenuta per scoraggiare l'avvicinamento dei barchini dei pirati (peraltro molto veloci) e l'abbordaggio. Poi è prevista una serie di manovre dissuasive. Inoltre, il ponte viene equipaggiato con filo spinato, talvolta doppio, per rendere più difficoltosa la salita a bordo. Ancora: si saldano porte e oblò per ritardare un even-

Gli assalti tra gennaio e settembre 2012

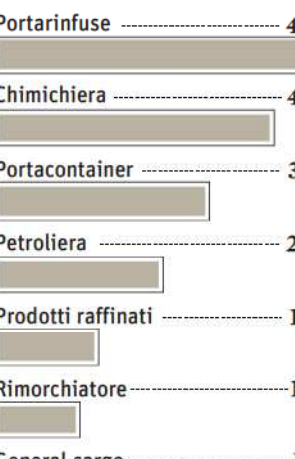
IL CAMPO D'AZIONE

Le principali aree delle razzie sono l'Africa e il Sud-Est asiatico. Sono conteggiati sia gli attacchi tentati che quelli che hanno avuto successo



LE PREDE

I principali obiettivi, distinti in base alla categoria del natante



Fonte: Icc-Imb Piracy and armed robbery against ships report

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuova tendenza

Navigano verso l'Asia le rotte del petrolio

■ Cambiano le rotte delle petroliere: il greggio che prima si spostava in prevalenza dai produttori mediorientali ai luoghi di raffinazione e consumo dei Paesi occidentali, ora viene trasportato, sempre di più, dalle aree di produzione verso le nuove grandi raffinerie asiatiche, soprattutto di Cina e India.

Negli ultimi tre anni, la mappa europea dei prodotti petroliferi raffinati è radicalmente cambiata. Su 98 raffinerie attive nel 2009 in Europa, 7 hanno chiuso, 13 hanno cambiato proprietà, 4 sono state messe in vendita senza successo e sono fallite e, di queste, 2 non hanno trovato un compratore. Si tratta di più del 30% della capacità di raffinazione europea persa in due anni. E il fenomeno sembra essere destinato ad arrestarsi. Dall'inizio della crisi del 2008, nei paesi occidentali sono stati chiusi raffinerie per circa 3 milioni barili al giorno, di cui 2,6 concentrati in Europa, mentre nei paesi non Ocse, nello stesso periodo, sono entrati in esercizio impianti per 4,2 milioni barili al giorno, ai quali, nel corso del 2012, si sono aggiunti altri 1,8 milioni. Il trend in atto è quello della ricollocazione delle raffinerie, e si tratta di stabilimenti molto grandi e moderni, a ridosso delle zone di produzione di petrolio, soprattutto in Asia. Sul piano della domanda, la maggiore richiesta di prodotti raffinati è supportata principalmente dai paesi non Ocse e in particolare da Cina e India, con un incremento della capacità produttiva prevista di 8 milioni di barili il giorno. I nuovi impianti saranno realizzati soprattutto per far fronte all'aumento della domanda interna di petrolio e derivati, ma la nuova capacità di raffinazione supererà notevolmente il fabbisogno domestico, dando il via a una massiccia immissione di prodotti raffinati low-cost sul mercato internazionale.

Questo spingerà verso l'alto la domanda di trasporto marittimo a lungo raggio dall'Asia verso bacini di consumo occidentali. Senza contare il costo del lavoro, le raffinerie cinesi hanno costi di tutela ambientale quasi assenti e spese per la sicurezza molto inferiori. Inevitabile che i loro prodotti siano più concorrenziali. Tutto ciò sta portando a un miglioramento del tasso di utilizzo delle navi da prodotti puliti e a un incremento della domanda tonnellaggio-miglia. Secondo quanto riportato nell'*Oil market report*, redatto dall'*International energy agency* in ottobre, nei prossimi cinque anni, Cina e India assumeranno un ruolo fondamentale come paesi esportatori di prodotti raffinati. Maggiori volumi di prodotti, soprattutto diesel, verranno inoltre esportati dagli Usa, mentre altre raffinerie in Europa chiuderanno per i bassi margini di raffinazione. Questi fattori genereranno, per le navi da prodotti puliti, un sostanziale incremento dei viaggi più lunghi. Dal lato dell'offerta, ci si attende, invece, una diminuzione nella consegna di nuove costruzioni con un aumento nella rottamazione delle navi più vecchie. Considerati questi fattori, l'outlook per le navi per prodotti petroliferi raffinati è positivo, con tariffe sul mercato spot in crescita nel medio termine e valori di mercato delle navi destinati a seguire lo stesso trend.



Al lavoro su una petroliera