

DL NEWS magazine **economia storia attualità** Foglio telematico a cura di Decio Lucano 14 luglio 2017

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

Il nostro foglio telematico ha una diffusione di oltre 1000 destinatari a cui si aggiungono le connessioni con altre newsletter e indirizzi inviati a ventaglio dai nostri lettori ed estimatori.

NO PLACE TO HIDE

Secondo l'Istat nel 2016 5 milioni di italiani erano in povertà assoluta, 1 milione e 619.000 famiglie, in povertà relativa 2 milioni e 744.000 famiglie e 8 milioni e 465.000 persone. In sei mesi dall'1 gennaio 2017 sono sbarcati 85.000 immigranti in Italia, 22% in più rispetto ai dati 2016 stesso periodo. La disoccupazione giovanile (tra 15 e 24 anni) secondo Istat raggiunge il 27 per cento (doppio rispetto media europea).

L'Ice, commercio estero, ci dice che nell'ultimo trimestre è aumentato l'export delle aziende nazionali. Quanti altri comunicati ancora?

Qualcuno ha scritto dei sistemi di comunicazione nelle dittature, sistemi usati in modo abile e spregiudicato. "Uno degli strumenti più sofisticati del potere totalitario era/è la cosiddetta <neo lingua>, cioè l'utilizzo delle parole in un senso diverso, opposto alla realtà, per imporre delle verità inventate di sana pianta". Sembra la fotografia di paesi dove ci sono ancora i satrapi al potere, che non mollano, e impongono la loro verità compresa l'informazione. (DL)

o*o*o*o*o*o*o*o

Se TERRAMARECIELO non bastano più I 50 anni di SIAT

GENOVA. Se **terramarecielo** non bastano più in questo mondo bislacco dove i comici si lamentano di non essere più credibili perché sostituiti dai politici, abbiamo a Genova, presa da settimane di convegni e strette di mano, festeggiato in maniera solenne ma umanamente semplice, come è il suo stile, cinquant'anni di SIAT, la compagnia di assicurazione e riassicurazione nata a Genova nel 1967 e che dal 2014 fa parte del Gruppo Unipol, compagnia devota totalmente al settore dei trasporti terrestri e marittimi con grandi idee e prospettive in tutti i campi compreso il settore aeronautico e l'informatica. C'erano tutti gli armatori, i broker e gli addetti a questo "continente" senza confini che è il trasporto, il 22 giugno a Palazzo Ducale a festeggiare (in fondo sono passati presto) 50 anni di attività e con ottimi risultati diventando la prima compagnia del settore, che poi settore non è, perché l'ombra lunga di una assicurazione in progress, piena di competenze e professionalità come SIAT, la troviamo sempre con noi. Basta andare in crociera, o noleggiare una nave, o assicurare un carico, insomma CORPI, MACCHINE e MERCI, i simboli apicali della vita associativa di chi copre i rischi e i sinistri, piccoli e purtroppo spesso grandi, in mare. Ma in Siat si respira anche una vocazione umanistica storica e artistica nel senso di conservare i

reperiti e la memoria del passato con i modelli di navi, la galleria delle immagini del lavoro in porto, il piccolo museo dell'azienda.

Al Ducale sono state presentate dal presidente Fabio Cerchia e da Fabrizio Viscardi slide e statistiche, mentre qualche giorno prima a Villa Lo Zerbino si è svolta una serata con tutti i dipendenti; c'era anche Nazareno Cerni, che da lì a qualche giorno avrebbe rassegnato le dimissioni da amministratore delegato dopo aver raggiunto importanti obiettivi per la compagnia. D'altra parte è la vita e l'attività dei manager, e anche una certa inquietezza, a farli cercare nuove mete, un atteggiamento che deriva dal perseguire, inventare, creare sempre nuovi obiettivi. Così va il mondo. Le assicurazioni hanno un compito di responsabilità verso chi sottoscrive una polizza ma anche verso la collettività fin dai tempi delle prime società di mutuo soccorso tra armatori della fine settecento sia in Liguria che nella penisola sorrentina. Tra armatori e assicuratori non c'era differenza, il buon assicuratore in caso di sinistro prende sottobraccio l'armatore e lo accompagna nelle peripezie giudiziarie e tecniche in capo al mondo. Auguri Siat per i prossimi 50! (DL)

PERCHE' INSISTERE, LA MARINA MERCANTILE NON ESISTE PIU'

Caro Decio, nel tuo DL News n. 24 ebbi a lanciare un appello a tutti i tuoi lettori ed estimatori che leggono e collaborano con il tuo periodico "On Line" e che, secondo una tua stima, ha una diffusione di oltre 1000 destinatari diretti e/o indotti. Bene sul tuo DL News n.24 lanciavo questo appello: "E' permesso ad un armatore italiano su di una nave con bandiera italiana imbarcare un equipaggio di filippini (o comunque stranieri) e con Uff.li di coperta e di macchina sempre stranieri?" Questo chiarimento conoscitivo si riferiva a episodi di allievi Uff.li italiani imbarcati su navi italiane ove tutti gli altri Uff.li e comuni erano stranieri. I nostri due allievi in queste condizioni ambientali a loro ostili erano sbarcati alla prima occasione. Episodi resi noti da tue lettrici. Purtroppo, come temevo, nessuno, dico nessuno, nei DL News seguenti n.24 e 26, ha risposto al mio appello chiarificatore. Cosa devo dedurre? Cosa ne dobbiamo dedurre caro Decio? Che vi sono situazioni di omertà? Se vi sono leggi e/o accordi che consentono ciò di cui ho parlato nel mio appello, lo si dica chiaramente spiegandomi le ragioni per cui ciò possa accadere. Confesso la mia ignoranza in merito. Da ciò comunque ne consegue che, se esistono leggi che lo consentono, c'è da chiedersi quali potrebbero essere le conseguenze sul percorso formativo degli allievi, sul loro futuro, sugli istituti che li formano e sul futuro dei naviganti in generale.

Ugo Doderò

In effetti non rispondono nello specifico (ormai nemmeno i sindacati) perchè bandiera italiana -armatore italiano non sono nella stessa medaglia. La nostra bandiera è dal 1998 Registro Internazionale (oltre il 90% della flotta), ma allora c'erano delle regole ben chiare: tanti italiani- tanti stranieri (UE ed Extra UE), allievi due, ecc.. Poi il tempo è passato e ora, come altri paesi UE, Germania e Francia in testa, questa bandiera è una bandiera di comodo (vedi quello che scrivono e mettono in evidenza quelli dell'ITF). Perciò nessuno ti risponderà, le cose stanno così. Si sono arresi o adeguati tutti, associazioni e sindacati. Onorato fa la sua battaglia, ma per il cabotaggio, perchè-dice- almeno su queste navi imbarchiamo solo italiani. Grimaldi, invece, risponde che se fa qualche toccata a Barcellona o Tunisi, può imbarcare personale straniero anche se fa il cabotaggio. Gli altri armatori vanno ormai per la loro strada, molto difficile finanziariamente, perchè trovano sempre fondi o banche che li salvano o se li mangiano.

Ugo, non pensarci più, scrivi piuttosto che il Nautico non serve più, che l'Accademia è troppo piccola per le esigenze dei futuri ufficiali, che le Capitanerie sono arroganti e bocciano quasi tutti, che bisogna fare dieci corsi a pagamento per diventare dopo un anno di navigazione terzo ufficiale... Ma che "spacchio" di mestiere è questo ? (DL)

“L'evoluzione del trasporto e della logistica per il rilancio delle imprese e del Mezzogiorno”

Il 17 luglio si svolgerà presso la Stazione Marittima di Napoli un convegno sul tema: “L'evoluzione del trasporto e della logistica per il rilancio delle imprese e del Mezzogiorno” organizzato da Alis, associazione logistica intermodale sostenibile, il cui presidente è Guido Grimaldi.

o*o*o*o*o*o*o*o

E' mancato l'armatore Gianfranco Messina , 1935, Genova. Aveva lasciato nel 2013 il governo dell'azienda , era il figlio di Ignazio fondatore della Ignazio Messina . Insieme ai fratelli Paolo e Giorgio governava da capitano d'industria guardando di prua , l'obiettivo era raggiungere approdi sicuri e remunerativi, come insegna la storia della navigazione. L'ho incontrato diverse volte in passato, si era creata una buona simpatia e stima. Leggeva quello che scrivevo, se era d'accordo te lo confermava. L'azienda ha attraversato con le sue ro-ro portacontaineri periodi di guerre e traffici in zone dove i porti erano spiagge, ma le sue navi ci andavano. In una conversazione aveva avuto qualche dubbio sui costi di manutenzione delle ro-ro, voleva sostituirle con unità full container. Poi si convinse che le ro-ro erano le navi giuste e ora la compagnia ha questa tipologia di unità tra le più grandi al mondo. Peccato , un'altra figura discussa e amata , se ne è andata anche se silente negli ultimi tempi, sarà presente nella storia degli armatori. Alla famiglia e soprattutto all'amico Stefano il nostro sincero cordoglio. (DL)

ASSONAVE ,2016: l'anno della resa dei conti

Stigmatizzato il dumping degli asiatici e chiesto un Segretariato del Mare

Lo avevamo scritto che il commissario europeo Mario Monti dal 1999 al 2004, ai tempi che Berlusconi lo designò alla commissione europea e divenne commissario alla concorrenza spalancando , secondo una teoria bocconiana, le porte agli asiatici senza protezione alcuna, che avrebbe portato il dumping giallo che Assonave stigmatizza con coraggio , un mercato senza logica che ha ammazzato (da un pezzo) la nostra cantieristica. Per questa ragione, noi che siamo stati facili profeti pubblichiamo integrale il comunicato di Assonave , per due ragioni: numeri e considerazioni e la stoccata finale del presidente Petrone che chiede tra l'altro un Segretariato del Mare

Roma, 11 Luglio 2017. Si è tenuta oggi a Roma, sotto la presidenza dell'Amb. Vincenzo Petrone, l'Assemblea degli Associati e degli Aggregati di ASSONAVE, l'Associazione che

rappresenta gran parte dell'industria navalmeccanica italiana. Ne è emerso un quadro del settore cantieristico mondiale ormai spaccato in due, con il settore Cruise in estrema salute, i settori militare e nautico che registrano prospettive promettenti, ed il resto del mercato (standard, High-Tech ed Offshore) in crollo verticale. Questa situazione nasce non solo dal prezzo del petrolio, rimasto costantemente sotto i livelli medi di break-even per il mercato offshore, e dal rallentamento dell'economia cinese, ma, soprattutto, dagli effetti della speculazione armatoriale, registrata negli ultimi anni, ed alimentata da una situazione di enorme eccesso di offerta generato, prevalentemente, dai cantieri asiatici. La cantieristica italiana, e la relativa supply chain, grazie alla propria capacità strategica, si sono venute a trovare complessivamente dalla parte giusta del mercato, dopo aver sofferto, negli anni passati, a causa delle pratiche di turbativa alla concorrenza perpetrate da molti dei cantieri Asiatici, i quali si ritrovano adesso in condizioni, in taluni casi, prefallimentari, e costretti a ristrutturazioni profonde, purtroppo ancora una volta, supportate da robusti aiuti o salvataggi di Stato. Quanto sopra ha portato Assonave a definire il 2016 come l' "anno della resa dei conti".

In particolare, il 2016 ha registrato una domanda complessiva di 11 milioni di Tslc (Tonnellate di stazza lorda compensata), con una flessione di oltre il 73% rispetto al 2015 (41 milioni di Tslc), con alcuni settori in crollo anche maggiore, quali le navi da trasporto Standard (-82%) e l'Offshore, praticamente azzerato, avendo registrato nel 2016 zero ordini per mezzi da trivellazione e solo 15 ordini per OSV. Il segmento High-Tech cala "solo" del 67%, esclusivamente grazie ad una importante ripresa del segmento Ferry, che con 11 nuovi ordini per mezzi superiori ai 150 metri di lunghezza, e 22 ordini per mezzi inferiori ai 150 metri, vede aumentare del 31% il proprio tonnellaggio.

Il settore Cruise, al contrario, fa registrare un nuovo record, con ordini perfezionati nel 2016 per 25 navi, più 7 unità derivanti da accordi in corso di perfezionamento (MOA/LOI), con un portafoglio ordini cruise a fine 2016 di 69 navi, valore che, alla luce dei recentissimi ordini 2017, si innalza a 75 unità. Il segmento militare vede ordini per Euro 12,2 Mld (pari a 60 unità), senza contare gli EUR 34 Mld del programma della Marina Australiana relativo a 12 sommergibili (SEA 1000). Nel segmento Yacht, l'Ucina (Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche) stima una crescita del 18% nel 2016 e la continuazione di un trend a due cifre nel 2017, sebbene il segmento dei mega-yacht registri, con solo 15 ordini di mezzi superiori ai 60 metri di lunghezza, una flessione per il secondo anno consecutivo. Il mercato delle riparazioni, infine, è stato, anche nel 2016, negativamente influenzato dalle modeste risorse destinate alla manutenzione delle flotte da parte degli armatori, quale conseguenza della congiuntura sfavorevole che interessa il settore dello "shipping".

Analizzando adesso il mercato sotto l'aspetto geografico (in termini di tonnellaggio), la Cina, nonostante ordinativi in calo a volume del 75% vs 2015, rimane, con i suoi 3,4 Mil. Tslc, il paese leader mondiale, con una quota del 31% (-2 punti vs 2015) seguita sorprendentemente dall'Europa, cosa che non accadeva davvero da molti anni. Il vecchio continente infatti, con ordini pari a circa 3,0 Mil. Tslc, costituiti prevalentemente da navi da crociera, segue con il 27% di quota (+ 21 punti di quota vs 2015). La Corea registra il proprio minimo storico con 2,0 Mil. Tslc (-80% vs 2015) che porta la sua quota al 18% (- 6punti vs 2015), ed è seguita dal Giappone, anch'esso in caduta libera, con acquisizioni pari a 1,5 Mil. Tslc. (-85% Vs. 2015), che portano il paese ad una quota del 15% (-11 punti vs 2015). I costruttori europei hanno quindi solo parzialmente sofferto dal calo dei mercati Standard, High Tech ed Offshore, poiché tale crollo è stato abbondantemente controbilanciato dall'esplosione del mercato delle navi passeggeri, settore ancora controllato per intero dall' Europa.

Il primo trimestre 2017 vede una sostanziale continuazione dei trend evidenziati a livello di

segmenti di prodotto e di quote geografiche, con Fincantieri, ormai saldamente il primo cantiere del mondo occidentale, che arriva a registrare un backlog record di 20,8 miliardi di Euro (a cui si potrebbe aggiungere un ulteriore soft backlog di 5,8 miliardi), pari a circa 6 anni di lavoro, se rapportato ai ricavi del 2016, con 103 navi in portafoglio, e consegne che si estendono al 2025 per le navi da crociera (22 navi che fanno capo a Fincantieri e 6 a VARD) e al 2026 per le navi militari (38 unità in portafoglio). Quanto sopra senza contare inoltre gli effetti che deriverebbero dal perfezionamento dell'operazione STX France che potrebbe portare il backlog del gruppo Fincantieri a sfiorare i 40 miliardi di Euro a fine 2017.

Alla luce di ciò, la navalmeccanica italiana, al pari di quella europea, esce molto bene da un lungo periodo di crisi ed è più forte di prima, grazie al fatto che i segmenti su cui aveva deciso di puntare si sono rivelati quelli in maggior salute. Se questo è successo è perché la pratica degli aiuti di stato da parte dei cantieri Asiatici, Cina e Corea in primis, hanno generato un livello insostenibile di overcapacity su tutti i segmenti in cui tali paesi riuscivano a competere, con la conseguenza di aver contribuito a “drogare” il mercato prima, ed a portarlo all'implosione poi. Tutto ciò è stato possibile perché la Cina si è potuta permettere di considerare forse addirittura “benefiche”, a livello economico generale, le perdite registrate nel proprio settore cantieristico, avendo tali perdite contribuito ad abbassare il livello dei noli mondiali, dinamica fondamentale per favorire la realizzazione del piano strategico cinese di rendere la propria economia manifatturiera la prima al mondo, obiettivo la cui realizzazione non poteva prescindere dalla limitazione dei costi di trasporto delle merci importate o esportate dalla Paese, le quali transitano via mare per oltre il 70% (per tutti i dettagli si rinvia alla lettura completa della “Relazione del Presidente all'Assemblea degli Associati e degli Aggregati” di Assonave). In tale scenario i cantieri europei, che non beneficiano di aiuti di Stato, hanno continuato a competere, rafforzandosi, solo sui segmenti inaccessibili ai concorrenti asiatici, e cioè quelli ad elevato livello tecnologico, dove, per competere, era necessario un altissimo livello di know-how, diffuso oltretutto in tutta la supply chain, e dove non fossero possibili grandi economie di scala, a causa della scarsa disponibilità degli armatori ad accettare grandi livelli di ripetitività nei mezzi acquisiti: yacht e navi passeggeri oltre che le navi militari ovviamente.

I sistemi economici non consentono però di essere alterati nel lungo termine, ed i nodi stanno adesso venendo al pettine, nell' “anno della resa dei conti”. Cina e Corea sono state infatti costrette ad iniziare una profonda ristrutturazione del proprio sistema produttivo; la Corea sta cercando di limitare i danni, spendendo soldi pubblici, stimati in almeno 27 miliardi di dollari che, insieme a circa 30.000 licenziamenti, dovrebbero riuscire a mantenere in vita i pesanti investimenti infrastrutturali fatti in passato; la Cina, oltre a ristrutturare anch'essa, sta invece dimostrando una strategia ben più fine ed aggressiva, avendo dichiarato l'obbiettivo di conseguire una quota di mercato del 40% nelle navi ad alto valore aggiunto e tecnologico, del 35% del mercato offshore globale, e del 35-40 % della componentistica, e questo, e qui sta il problema, anche attraverso il dichiarato uso di politiche di accesso al credito e alla finanza agevolata (oltretutto non sempre trasparenti), a dir poco molto favorevoli, nonché varie forme di sussidi e incentivi nell'ambito dell'innovazione o del sostegno all'esportazione. Sarà pertanto fondamentale per l'Italia e per l'Europa metter in campo, oggi, tutte le azioni necessarie, anche tramite la Commissione Europea, per limitare le forme di concorrenza sleale nel settore Navalmeccanico, attività che Assonave ha svolto con grande impegno ponendo in essere svariate attività specifiche, i cui dettagli sono descritti nella Relazione.

Allo stesso tempo, tale battaglia si potrà vincere solo tramite la capacità del comparto navalmeccanico nel suo complesso di mettere in campo oggi tutti gli sforzi necessari ad assicurare la massimizzazione della nostra forza competitiva di domani, ed è questa l'attività

su cui Assonave si è data la mission, non sempre caratteristica di un Associazione, di incidere il più possibile, a beneficio dei propri Associati. In tal senso, da una parte Assonave ha svolto e continuerà a svolgere tutte le azioni necessarie per stimolare il Governo a supportare lo sviluppo della competitività del comparto navalmeccanico nazionale, e dall'altra ha deciso di impegnarsi in progetti specifici in grado di favorire l'aumento della competitività dei propri Associati.

In tal senso, sono stati così ideati e sviluppati, in questi mesi, progetti ad hoc, descritti in dettaglio nella Relazione, tra cui il progetto "COP", il cui obiettivo è quello di selezionare aree specifiche di prodotti o servizi su cui creare potenziali centrali di acquisto tra gli Associati e gli Aggregati Assonave (laddove ciò consenta effettive economie di scala), o il Progetto EUROFIN, i cui obiettivi sono molteplici. In particolare, si intende mappare il mondo dei finanziamenti a credito agevolato o a fondo perduto, troppo spesso sottovalutati, soprattutto in area europea, identificando quanto potenzialmente aggredibile dai Soci Assonave e come aggredirli, oltre a perfezionare l'attività di lobby finalizzata ad customizzare gli strumenti finanziari di futura emissione a sostegno del comparto. L'Associazione ha quindi selezionato un progetto tecnico in grado di soddisfare i criteri di utilità e innovatività per la navalmeccanica italiana, da supportare tramite un progetto pilota di finanza agevolata, in cui Assonave supporterà tutte le attività legate alla partecipazione ad un bando di finanziamento, per poi trarne i più opportuni insegnamenti di processo da trasferire alla totalità dei propri Associati. Il progetto tecnico vincitore del bando lanciato da Assonave è stato il Progetto "Hermes" proposto da CNT Technologies che verrà utilizzato per implementare quanto sopra descritto.

Ci vogliono politiche antidumping altroché timori del protezionismo

Al termine dei lavori, che oltre all'approvazione del Bilancio 2016 e del Preventivo 2017, hanno anche visto il rinnovo dei Provvisori e del Collegio dei Revisori Contabili dell'Associazione, l'Amb. Vincenzo Petrone, Presidente di Assonave, ha commentato: "Lo straordinario rilancio nel 2016, della industria navalmeccanica europea, ed italiana in particolare, è frutto delle intelligenti strategie industriali che le nostre aziende stanno mettendo in atto da anni, investendo in ricerca, innovazione, prototipi sempre più sfidanti, promozione commerciale a tutto campo, particolarmente nel settore cruise, in quello militare e nel sempre più promettente mercato degli yacht di alta e media gamma. In Italia, anche negli anni più difficili della drammatica crisi iniziata nel 2008 e durata fino al 2014, gli imprenditori navalmeccanici sono riusciti a salvaguardare le loro infrastrutture produttive e i posti di lavoro, facendosi trovare attrezzati e competitivi, per diventare indiscussi protagonisti della ripresa degli ordinativi a livello globale nei segmenti di mercato presidiati dalla cantieristica europea, con Fincantieri che si conferma leader indiscusso.

Nella nostra Relazione rileviamo come si sia dimostrata perdente su tutta la linea la politica industriale e commerciale, nel settore navalmeccanico, di Cina, Corea del Sud e Giappone. I generosi e sleali sussidi governativi ai grandi costruttori asiatici e l'artificiale eccesso di capacità produttiva in Asia non hanno purtroppo trovato in Europa le adeguate e dovute risposte difensive in termini di politiche antidumping. E ciononostante, Cina, Corea e Giappone hanno perso nel 2016 quote di mercato, con una caduta più contenuta per la Cina e molto più accentuata per la Corea e il Giappone, mentre i costruttori europei hanno aumentato la loro quota di mercato di ben il 21%".

Petrone poi aggiunge: "La sfida del futuro, per i produttori europei e per noi italiani si gioca su due tavoli: da un lato, la realizzazione di nuovi sempre più avanzati prototipi nel settore cruise e in quello militare. Dall'altro, il consolidamento della navalmeccanica europea intorno a pochi grandi campioni industriali del Vecchio Continente, attivi soprattutto in Italia,

Germania e Francia. Nel navalmeccanico avanzato, "small is not beautiful": occorrono grandi investimenti per ricerca, sviluppo, innovazione e costruzione dei prototipi ed occorrono per questo politiche di supporto da parte degli Stati europei e della Unione Europea, salvaguardando la libera competizione delle aziende che ormai sono "players globali" a tutto campo.

I finanziamenti disponibili sono ridotti e vanno coordinati meglio tra i vari soggetti istituzionali che li hanno a bilancio. Assonave si sta adoperando in tutti i modi affinché vengano resi strutturali stanziamenti pubblici per lo sviluppo della innovazione di prodotto e di processo, unitamente a forme di ausilio agli investimenti, come l'"iper ammortamento", il "super ammortamento" ed il credito di imposta per attività di ricerca e sviluppo che stanno avendo importanti e positivi risultati per le nostre aziende.

Assonave ha chiesto più volte e a gran voce al Governo italiano, di istituire un Segretariato del Mare che coordini finalmente le politiche di supporto alla innovazione tecnologica che ancora oggi fanno capo a troppi e separati soggetti istituzionali. Dobbiamo purtroppo constatare di non aver ancora ricevuto risposte. Inoltre Assonave ha rinnovato a Confitarma, l'Associazione di Confindustria che riunisce gli Armatori italiani ed a Nautica Italiana, che rappresenta una fetta importante dei costruttori di Yachts, l'invito a creare insieme una unica Federazione del Mare aderente a Confindustria, in cui convogliare poi anche l'Ucina, con l'intento di difendere meglio, di quanto non si riesca a fare oggi, ciascuno in ordine sparso, gli interessi e le prospettive della industria cantieristica e di quella dei servizi legati al mare e alle sue straordinarie potenzialità di sviluppo."

Petrone ha poi concluso: "L'Assemblea di Assonave mi ha rinnovato il mandato affinché questo disegno unitario continui ad essere uno dei punti centrali delle iniziative della Associazione."

ASSONAVE - Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica con sede a Roma, rappresenta la gran parte dell'industria navalmeccanica italiana raggruppando cantieri di costruzione, di riparazione, produttori di sistemi e componenti ad uso navale mercantile e militare e società di ricerca, assicurando un'occupazione diretta e indotta di oltre 35.000 unità e un valore della produzione di circa 5 mldi €, in gran parte derivante dall'export.

L'Associazione ha come obiettivo lo sviluppo dell'industria navalmeccanica nazionale, e a tal fine individua e promuove le azioni più idonee da intraprendere nei confronti delle istituzioni nazionali e internazionali.

Assonave fa parte di Confindustria, è membro fondatore della Federazione del Mare, il cluster marittimo italiano che riunisce gran parte delle organizzazioni del settore, e partecipa a SEA Europe, Ships & Maritime Equipment Association of Europe, l'Associazione nata nel giugno del 2012 per dare un'unica voce alle imprese cantieristiche e alla supply chain navale nei confronti delle istituzioni dell'Unione.

Per ulteriori info : +39-06-84 514 201 +39-06-84 514 224 assonave@assonave.it

ARMATORI, FINANZA, UOMINI IN CORSA

Il consiglio designa Mario Mattioli alla presidenza di Confitarma (a fine settembre l'assemblea per l'elezione)

ROMA . L'11 luglio a Roma, presieduto da Emanuele Grimaldi, si è riunito il nuovo Consiglio

eletto dall'Assemblea della Confederazione il 20 giugno scorso.

A seguito delle dimissioni di due Consiglieri, sono entrati a far parte del Consiglio Antonio Morfini e Bruno Musso.

L'attuale presidente dei Giovani Armatori, Andrea Garolla di Bard, risultato primo dei non eletti, verrà cooptato dal Consiglio dopo l'elezione del nuovo presidente dei GGA.

Si è quindi aperta una lunga discussione sull'attuale difficile situazione che si è venuta a creare nell'ambito dell'Associazione, soprattutto a seguito delle dimissioni di importanti gruppi armatoriali. Nonostante siano state espresse posizioni diverse, unanimemente è stata sottolineata la priorità di unità dell'associazione, quale fattore indispensabile per la sua forza e autorevolezza, e la volontà di proseguire nell'azione di recupero dei soci dimissionari. Successivamente, la Commissione di Designazione ha svolto la Relazione sui risultati delle consultazioni, terminate il 23 giugno, da cui è emerso che il candidato ad aver ottenuto la maggioranza delle preferenze è il Consigliere Mario Mattioli.

Dopo l'illustrazione del programma del candidato Presidente, i Consiglieri hanno proceduto alla votazione a scrutinio segreto del nominativo da proporre all'Assemblea.

Mario Mattioli ha ottenuto un'ampissima maggioranza, pari a circa l'85% dei voti.

Infine, il Consiglio ha deliberato di convocare a fine settembre l'Assemblea che dovrà procedere all'elezione del Presidente.

Ufficio stampa: Noli Mazza Tel: 06-674.81.249 Cell: 335-79.88.674

e-mail: noli.mazza@confitarma.it

Confitarma chiede intervento ABI contro speculazioni a danno della flotta mercantile italiana

Il Consiglio di Confitarma, nel corso della riunione di ieri, martedì 11 luglio, ha preso in esame la situazione della società associata RBD Armatori.

In particolare, il Presidente Emanuele Grimaldi, ha rilevato un comportamento molto aggressivo di Pillarstone che ha deciso di agire nei confronti della RBD Armatori, dopo aver ottenuto la cessione dei crediti da parte di Banca MPS e di Intesa Sanpaolo.

Senza entrare nel merito di tale cessione, Confitarma evidenzia come tale comportamento sia censurabile alla luce degli accordi a suo tempo sanciti con ABI che, con una specifica circolare, aveva invitato le banche associate a concordare e coordinare con gli armatori eventuali cessioni di credito.

Ciò non in chiave preferenziale, bensì al fine di mantenere intatta la capacità dell'industria e preservare il know-how e l'occupazione in un settore strategico per il nostro Paese.

L'azione esecutiva nei confronti di RBD Armatori, a distanza di soli 3 giorni dalla cessione del credito a Pillarstone, oltre a contravvenire i principi di deontologia contenuti nella suddetta circolare ABI, fa sorgere dubbi sulla genuinità dell'operazione.

Confitarma chiederà nelle prossime ore, una riunione del "Tavolo Tecnico" instaurato con ABI e Banche al fine di mitigare un fenomeno che potrebbe costituire un pericoloso campanello d'allarme a danno della flotta mercantile italiana, oggetto di ingenti investimenti che hanno determinato la sua espansione ed il suo ammodernamento.

Roma, 12 luglio 2017

Ufficio stampa: Noli Mazza Tel: 06-674.81.249

CANTIERISTICA E TECNOLOGIA

CASTELLAMMARE DI STABIA: AL VIA I LAVORI PER L'UNITÀ ANFIBIA MULTIRUOLO (LHD)

-

Trieste, 12 luglio 2017 – Si è svolta oggi presso lo stabilimento stabiese di Fincantieri la cerimonia per il taglio della prima lamiera, che dà il via ai lavori dell'unità anfibia multiruolo (LHD ovvero Landing Helicopter Dock).

La nuova unità sarà consegnata nel 2022 e rientra nel piano di rinnovamento delle linee operative delle unità navali della Marina Militare deciso dal Governo e dal Parlamento e avviato nel maggio 2015. Oltre alla realizzazione della LHD - di cui oggi si avviano ufficialmente i lavori - il programma pluriennale prevede la costruzione di sette Pattugliatori Polivalenti d'Altura (PPA) con ulteriori tre in opzione e dell'unità di supporto logistico (LSS) "Vulcano".

La LHD sarà certificata da RINA Services in accordo con le convenzioni internazionali per la prevenzione dell'inquinamento sia per gli aspetti più tradizionali come quelli trattati dalla Convenzione MARPOL, sia per quelli non ancora cogenti, come la Convenzione di Hong Kong dedicata alla demolizione delle navi.

Caratteristiche dell'unità: LHD - Landing Helicopter Dock

L'unità avrà una lunghezza di circa 200 metri, una velocità massima di 25 nodi, e sarà dotata di un sistema di propulsione combinato diesel e turbine a gas (CODOG) e potrà ospitare a bordo oltre 1000 persone di cui più di 700 come personale trasportato militare o civile.

La LHD ha la sua missione principale nel trasporto di personale, veicoli e carichi di varia natura e nel trasferimento a terra degli stessi in aree portuali tramite i sistemi di bordo e in zone non attrezzate tramite imbarcazioni di varia natura (tra cui spiccano le piccole unità da sbarco tipo LCM con capacità di carico fino a 60 tonnellate, quattro delle quali possono essere ricoverate, varate e recuperate tramite un bacino allagabile situato nella poppa della nave).

Il profilo di impiego militare della LHD prevede il trasporto e lo sbarco, in zone attrezzate e non, di truppe, veicoli militari e attrezzature logistiche utilizzando le apparecchiature e i mezzi di trasferimento in dotazione.

Il profilo di impiego civile prevede:

- supporto sanitario e ospedaliero

- trasporto e sbarco anche in zone non attrezzate di personale e mezzi di soccorso ruotati o cingolati

- fornitura a terra di acqua potabile tramite dissalatori di bordo o depositi nave

- fornitura di corrente elettrica a terra per una potenza di 2000 kw e distribuzione della stessa tramite unità di conversione e distribuzione containerizzate

- possibilità di ospitare a bordo personale specialistico o di ricoverare personale civile fino a 700 unità più un numero analogo in unità abitative containerizzate

- base per operazioni di soccorso tramite elicotteri e battelli di dotazione organica

Dotata di ampie aree di imbarco carico all'interno (circa 4500 mq tra bacino-garage e hangar-garage) e di un ponte continuo scoperto idoneo a ricevere veicoli ruotati di vario tipo, containers ed elicotteri, l'unità può assolvere a molteplici missioni sia di tipo militare che

civile.

Le varie aree di stivaggio del carico sono accessibili tramite rampe poppiere e laterali, e la movimentazione del carico sarà affidata a rampe interne ed elevatori.

Sarà presente a bordo un ospedale completamente attrezzato, con sale chirurgiche, radiologia e analisi, gabinetto dentistico, e zona degenza per 28 ricoverati gravi (ulteriori ricoveri sono possibili in moduli container opportunamente attrezzati).

NEL NOSTRO SALOTTO

STORIA DELLA MARINERIA E DEI TRASPORTI MARITTIMI

Silvestro Sannino risponde a Renato Ferraro

Caro Decio, dopo i freschi, graditi elogi di persone di grande prestigio e di altissima sensibilità culturale come Marcella Rossi Patrone e Anna Bartiromo in occasione della mia nota sullo Scirocco, appena pubblicata sulle Tue DL NEWS, arriva l'onda lunga della recensione dell'Ammiraglio Comandante Generale delle Capitanerie di Porto emerito Renato Ferraro del mio libro Storia della Navigazione in versione ridotta. Conobbi Renato Ferraro più da vicino la sera del tre luglio di due anni or sono alla libreria Tasso di Sorrento in occasione della presentazione del Suo "Romanzetto di..." in cui mi fu chiesto qualche notizia sull'arte della navigazione ai tempi di Cesare Console (IX secolo), ispiratore del suo libro. Incontro simpatico, come la dedica che mi riservò, e pieno di interessi per il tema mare. Da ogni rigo del "Romanzetto..." traspariva subito una solida e convinta formazione classica modellata poi da una brillante, prestigiosa carriera di alta responsabilità. E la sintesi tra matrice culturale e attività professionale si riverbera nella recensione che ha voluto fare al mio libro, in cui tra l'altro Renato Ferraro ha colto i più importanti punti nodali in una tematica non semplice.

Un affettuoso saluto,

Silvestro Sannino

CHE COSA C'E' IN QUESTE TESTE DI UOMINI PER IL RILANCIO DELLA RIFORMA PORTUALE ? RICORDO DI DAGNINO E DELLE SUE LEZIONI E LA PRESENTAZIONE DELLA STORIA DEI TRASPORTI ATTRAVERSO IL LIBRO DI BRUNO MUSSO DI RENATO FERRARO E LA TESTIMONIANZA DI UGO DODERO

Il cuore in porto

Storia di baccàn e camalli, di navi e armatori

di Bruno Musso

La recensione di Renato Ferraro su Rivista Marittima di un libro che abbiamo già presentato sul nostro foglio potrebbe sembrare pleonastica, invece mi sembra dovuta perché in questo libro si intreccia la storia di una famiglia con la storia di un porto con nomi e personaggi che non possono essere dimenticati come facilmente avviene oggi. E non solo personaggi ma anche tecnologie applicate ai trasporti marittimi, le intuizioni come tutti i veri imprenditori che precorrono i tempi. Le conclusioni poi di Ferraro che ha vissuto come comandante del porto di Genova e commissario a Livorno e vice capo di gabinetto del ministro Prandini la navigazione spesso accidentata di questo grande porto sono condivisibili: finito il CAP, morto l'AP, ora con l'AdSP come andrà a finire?

Un tempo quando regnava al Consorzio del Porto il professor Giuseppe Dagnino, segretario generale il dottor Pietro De Paolis, ci lamentavamo del logorroico stile di Dagnino, prolisso, pedagogico, didattico, che ci asfissia in una nuvola di parole. Ma attenzione non erano "parlare parole", erano lezioni di filosofia dei trasporti, erano pezzi da conservare oggi negli archivi, ma siamo andati avanti come sempre il c.d. progresso insegna. Ma ora, come la mettiamo? La riforma dei porti non è stata completata interamente, c'è una rete di persone ai posti di comando, ci sono agende pregresse di lavori indispensabili per continuare la "navigazione", anni di ristrutturazioni ci attendono. Che cosa hanno fatto negli ultimi cinque anni, senza le cruente lotte sindacali, i presidenti, Merlo insegna, per accelerare i tempi di partenza dei lavori? Niente. E allora ben venga il prof. Dagnino a spiegarci che cosa c'è in queste teste di uomini a cui è stato affidato il rilancio del nostro sistema portuale. (DL)

Storia appassionata, e a volte drammatica, dell'armamento e della portualità italiani, e in particolare genovesi, ricostruita attraverso le vicende più che secolari della «dinastia» Grendi-Musso, una dinastia che attraverso decenni ha operato in varie forme di attività, da quella di spedizioniere a quella di armatore a quella di terminalista e simili: insomma, di baccàn (1), ma sempre collegate al traffico marittimo.

La saga comincia da lontano: Marco Antonio Grendi, nato a Portofino nel 1807, giovanissimo si trasferisce a Genova e dà inizio alla sua attività di spedizioniere, in un tipico scagno, uno di quegli ufficetti magari angusti immortalati nelle commedie di Gilberto Govi.

I Musso sono anch'essi da tempo spedizioniere: la fusione delle due dinastie si ha con il matrimonio di Luigi Musso con Angela Grendi. Il loro figlio Marco Antonio eredita dallo zio materno Gaetano la ditta Grendi, che conserva a tutt'oggi la denominazione.

Segue nella genealogia Ugo, nato nel 1900, che a diciassett'anni si arruola volontario e partecipa alla Prima guerra mondiale meritando una medaglia d'argento al valor militare nella undicesima battaglia dell'Isonzo, ma cade prigioniero durante la rotta di Caporetto.

Rientrato in patria dopo lunghe peripezie, assume la guida della ditta e ne resterà a lungo a capo. Si direbbe quasi che le sue avventure/disavventure guerresche, fuori dei tradizionali parametri di affari dell'azienda, lo abbiano formato in maniera polivalente, pur senza dimenticarsi dello scagno, e gli abbiano conferito una personalità di autentico leader. Dal suo matrimonio con Mimma Scotto nascono Anna, Giorgio e Bruno,

quest'ultimo autore di questa appassionata e appassionante saga. La formazione umana, e non solo professionale, di questi personaggi è dovuta certo molto anche all'attività sportiva (montagna e vela) praticata.

La Grendi, nei suoi animatori, ha la caratteristica di saper anticipare gli eventi: sua l'intuizione, forse per prima in Italia, dell'autentica rivoluzione costituita dalla containerizzazione, dopo l'invenzione fattane dall'americano Malcolm McLean; sua l'intuizione della necessità di costituire una catena funzionale che rechi la merce «da porta a porta». Le vicende della Grendi, a volte fatte d'impresе folgoranti, a volte di temporanee sconfitte, sono un paradigma— si è detto — della storia marittima e portuale dell'Italia. Complicate e ricche di colpi di scena, di alti e bassi, non è possibile riepilogarle neanche per sommi capi in una breve recensione, con i suoi rigorosi limiti: sentite a me, leggetevi il libro!

Però vi sono alcune personalità, comprimari di spicco in questa saga, raffigurate e rievocate nell'opera, che mette conto ricordare. A fianco ai Musso, protagonisti a tutto campo, citerei innanzi tutto Paride Batini, il mitico Console dei camalli, i lavoratori della Compagnia Portuale di Genova. Uomo geniale e a suo modo «signore» nell'animo, ha avuto scontri storici con Bruno Musso, ma sempre nel rispetto personale dell'un per l'altro. Direi che anche con me, nel periodo in cui sono stato comandante del porto di Genova, vi è stato un rapporto di reciproco rispetto e stima.

Bruno Musso ne ricorda quasi con commozione la figura, e la propria partecipazione alla cerimonia funebre. Altro personaggio memorabile Giovanni Prandini, grande Ministro della marina mercantile nei Governi Gorla e De Mita, poi purtroppo inciampato in passi falsi nella successiva carica di Ministro dei lavori pubblici: a lui, nella prima qualità, si devono i famosi «decreti Prandini» che fecero giustizia di vecchi e insostenibili privilegi, e liberalizzarono buona parte delle operazioni in banchina. Anche a lui sono legato da particolare ricordo, essendone stato vice-capo di gabinetto, e perché da lui mandato come commissario governativo alla Compagnia Portuale di Livorno, dopo gravi incidenti avvenuti in quel porto. Poi Rinaldo Magnani, Presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, ex portuale che, come dice Musso, aveva studiato alla «università delle banchine». Purtroppo la sua burocrazia non sempre era al suo livello, e anche questo viene posto in rilievo dall'A. Infine voglio ricordare Giuliano Gallanti, gran galantuomo che resse anche lui il CAP, con le medesime zavorre.

Di altri personaggi, decisamente negativi, pur rievocati da Musso, preferisco non parlare ... Personalmente, appena completata, poco fa, la lettura di questo libro, mi sono sentito quasi commosso, essendo stato, come accennato, io stesso in qualche misura (sia pur minima) spettatore diretto o direttamente coinvolto in certe vicende. Vorrei solo osservare, a conclusione, che nelle mie ormai remote esperienze nei porti di Livorno e di Genova mi sono formato il convincimento che la fortuna del primo fosse dovuta soprattutto al fatto che non vi imperversasse un pletorico Moloch quale il CAP.

E con le nuove Autorità di Sistema Portuale come la mettiamo? Chi vivrà vedrà ...

Renato Ferraro

da Rivista Marittima Aprile 2017

NOTE

(1) Dal latino baculum: chi ha il bastone del comando, insomma il padrone.

Mursia, 2016, Pagg. 250, Euro 16,00

(da Rivista Marittima Aprile 2017)

LE NOSTRE TESTIMONIANZE IN PORTO

O Giuanin, il vegliardo di Ugo Doderò

O Giuanin è sempre stato il punto di riferimento, “L’ Homo sapiens” del villaggio ove d’estate vado a passare i mesi della calura. Novant’anni passati, legge continuamente: quotidiani, libri di storia (i suoi preferiti), testi di attualità, ecc. Pur avendo frequentato solo le elementari (ai suoi tempi era già tanto), è un perfetto autodidatta e soprattutto è uno straordinario interlocutore quando incontra gli amici o le amiche che vanno a visitarlo per avere notizie sul villaggio dai tempi che furono sino ad oggi.

Ha lavorato tutta la vita in un’azienda del porto di Genova occupandosi pure di sindacato e ciò lo ha reso ancor più “dotto”, avendo vissuto lui, abitante in un villaggio dell’entroterra, una vita di lavoro nel porto del capoluogo. Ovviamente, data la sua partecipazione attiva nel sindacato, ha partecipato a lotte per la conquista di diritti o per la difesa di ciò che si era già ottenuto, acquisendo in tal modo una stima nell’ambiente di lavoro. Quando ti trovi a parlare con lui ti accorgi che stai conversando con un uomo diverso, diverso dagli altri, col quale puoi affrontare, senza alcuna polemica, i più disparati argomenti: dalla politica, all’attualità, al tempo passato, ecc.

Ma è particolarmente toccante quando parla della sua vita da bambino, da ragazzo nella sua infanzia quando non v’era alcun collegamento viario, nessuna strada tra il villaggio e l’Aurelia sul mare, con l’assenza di acqua in casa, senza alcuna comodità. Ma O Giuanin, con l’ausilio di testimonianze tramandate oralmente, può parlare pure, con dovizia di particolari, di una vita ancora più grama dei suoi nonni e bisnonni. Racconta di uomini che per mantenere la famiglia erano emigrati negli States o in Argentina, o di altri ancora che, sempre per bisogno e spinti dal regime, erano andati a combattere in Spagna con i Franchisti contro i Repubblicani. E di altri ancora che partendo dal villaggio con una damigiana piena di olio d’oliva fatto sul posto, a piedi, passavano i monti per andare a venderlo oltre Appennino. Racconta cose che nessun libro di storia ha mai narrato...Lo stai ad ascoltare quasi con una certa riverenza, estasiato nell’udirlo, ma un po’ triste a sentire come vivevano gli avi. Personalmente preferisco ascoltare lui che gli storici che si avvicendano nelle trasmissioni TV: O Giuanin è più genuino e parla senza usare termini difficili ed astrusi. A volte viene interpellato dagli abitanti del villaggio per dirimere questioni di confini tra proprietà, per passi di transito tra i vari terreni, ecc. La gente, ovviamente, si fida di lui, delle sue certezze acquisite col tempo. Non voglio certo esagerare nel descrivere una persona così onesta, sincera, e franca nel suo dire. O Giuanin è il più vecchio del villaggio ma nessuno vuol pensare a quando lui ritornerà da dove tutti siamo venuti, ma immagino che, in qualsivoglia landa celeste, sia paradiso o in qualsiasi altro luogo di beatitudine venga lui accolto, il Nostro sarà sempre il Migliore.

FINE