

PARLA L'ARMATORE ROMANO

Borsa, d'Amico scuote lo shipping

«In Italia c'è ancora troppa paura dei privati. Gli esempi più eclatanti? Fincantieri e Tirrenia»

dal nostro inviato
FRANCESCO FERRARI

ROMA. «La vicenda Tirrenia l'abbiamo già vissuta ai tempi di Italia di Navigazione. Da una parte c'era una compagnia che chiudeva i bilanci in passivo, e costringeva lo Stato a ripianare le perdite col denaro dei contribuenti. Dall'altra c'eravamo noi, armatori privati alle prese con un mercato inquinato dalla presenza di un concorrente pubblico. La soluzione era una sola: comprare Italia di Navigazione. Esattamente la scelta che decidemmo di fare».

Cesare d'Amico, amministratore esecutivo dell'omonimo gruppo armatoriale, ha appena finito il suo intervento a Coaltrans 2007, la conferenza mondiale del carbone, organizzata quest'anno per la prima volta a Roma. Noli alle stelle, domanda di carbone in costante crescita, boom di ordini ai cantieri asiatici: per il mondo dello shipping il momento è davvero straordinario. Anche per i suoi protagonisti italiani. Come la d'Amico International Shipping, che per «stare al passo dei tempi» ha scelto la strada della Borsa. «Con risultati finora più che soddisfacenti», dice al *Secolo XIX* d'Amico. «Certo: i tempi non sono dei migliori. Non c'è molta liquidità disponibile, c'è stato il caso dei mutui *subprime*. Ma, in generale, siamo molto soddisfatti della nostra scelta. E non capiamo perché, in altri settori legati allo shipping, la Borsa sia vista con questo timore». E il caso di Fincantieri, «una delle eccellenze del nostro Paese, un'azienda che tutto il mondo ci invidia ma che qualcuno vorrebbe lasciare per sempre in mani pubbliche. Voglio dirlo a chiare lettere: impedire la quotazione in Borsa di Fincantieri è una follia. Ho letto, nei giorni scorsi, un interessante commento sul *Financial Times* in merito a questa vicenda: evidentemente anche all'estero c'è preoccupazione per un'eventuale retromarcia del governo. Per l'Italia si tratterebbe di una beffa di dimensioni enormi.

Sotto accusa un Paese che per anni «ha identificato l'industria con la Fiat». Ma adesso c'è meno diffidenza verso lo shipping

Ma i guai peggiori, oltre a Fincantieri, li passerebbero tutte quelle aziende del terziario legate alle costruzioni navali». Fiom-Cgil e partiti della sinistra non la pensano così. Anzi: parlano di «voglia di delocalizzare» e di pericoli per l'occupazione italiana. «Se un'azienda come Fincantieri va in Borsa lo fa solo per investire, per crescere. Parlare di cantieri *low cost* significa dimostrare di non avere capito nulla». Una storia simile a quella della compagnia di bandiera, Tirrenia, il cui appuntamento con la privatizzazione continua a essere rimandato. «Ma anche in questo caso non si capisce tutta questa avversione verso l'ingresso dei privati - spiega d'Amico - In Italia ci sono molti armatori disposti ad acquistare Tirrenia: non ci trovo nulla di scandaloso. Il fatto è che queste decisioni vanno prese in fretta: più si ritarda, più le situazioni si incancreniscono». Un rapporto non sempre idilliaco, quello fra armatori e «sistema-Paese». C'è sempre stata molta diffidenza nelle relazioni fra società di navigazione e banche, per esempio. Ma anche fra armatori e mondo della politica. Solo in questi ultimi anni qualcosa è cambiato.

«In effetti il mondo dello shipping ha saputo aprirsi all'esterno, ha iniziato a dialogare con le istituzioni, con il mondo del credito. Ma fatemi aggiungere una cosa: siamo stati noi, per decenni, ad anticipare i tempi, quasi sempre senza avere l'onore di essere ascoltati. Penso alla globalizzazione, un fenomeno che abbiamo conosciuto negli anni Settanta. Eppure questo Paese per lungo tempo ha identificato l'industria con la Fiat e con l'universo Iri. Per tutti gli altri non c'era spazio. Oggi la situazione è mutata, ne prendiamo atto con favore. Ma senza dimenticare quanto abbiamo dovuto aspettare prima di arrivare a questo punto». Che non vuole essere un punto di arrivo. «Se il Paese inizia a rendersi conto delle potenzialità dello shipping, ci saranno vantaggi per tutti», garantisce d'Amico.

Il gruppo d'Amico nasce nel 1936. Oggi controlla una flotta pari a 1,49 milioni di tonnellate di stazza. L'età media delle navi è di 3,3 anni, contro una media di circa 10 anni. Presidente e amministratore delegato è Paolo d'Amico. Amministratori esecutivi sono Cesare d'Amico e Marco Fiori



Cesare d'Amico, amministratore dell'omonimo gruppo armatoriale

LA SCHEDA DELLA COMPAGNIA

- Il gruppo d'Amico nasce nel 1936.
- Oggi controlla una flotta pari a 1,49 milioni di tonnellate di stazza.
- L'età media delle navi è di 3,3 anni, contro una media di circa 10 anni.
- Presidente e amministratore delegato è Paolo d'Amico.
- Amministratori esecutivi sono Cesare d'Amico e Marco Fiori

>> CANTIERISTICA

MONDELLO E FIOM DIVISI SULLE FREMM

... SESTRI LEVANTE. L'onorevole esprime perplessità sul futuro del settore militare Fincantieri, la Fiom-Cgil le smorza.

I fatti. Gabriella Mondello (FI), presente martedì scorso a Riva Trigoso per il varo del caccia Caio Duilio aspettava che il ministro della Difesa, Arturo Parisi fornisse rassicurazioni sui finanziamenti necessari al completamento del programma "Rinascimento" relativo alla costruzione di sei fregate (Fremm) di nuova generazione destinate alla Marina militare.

«Così non è stato - sottolinea l'esponente del Polo - Nel suo intervento Parisi ha toccato questo argomento in modo troppo superficiale e non si è nemmeno presentato in sala stampa per chiarire se nella prossima finanziaria ci sarà o meno spazio per questa operazione, che riveste vitale importanza per il futuro dei cantieri navali liguri. A questo punto proveremo a sollecitare il governo perché certi impegni non vengano disattesi e vigileremo attentamente perché nella Finanziaria figurino le risorse necessarie quanto meno per andare avanti nel programma Fremm, già pesantemente ridimensionato».

Di tutt'altro avviso Camillo Costanzo della segreteria regionale della Fiom-Cgil. «Il governo ha fatto la sua parte. Nei documenti che compongono la Finanziaria, gli stanziamenti destinati ad assicurare la prosecuzione del programma Fremm ci sono, eccome. Un esplicito riferimento lo troviamo tra i finanziamenti per la Difesa. Ma ne troviamo altri anche nel capitolo attività industriali in cui sono stati messi a bilancio fondi per la partecipazione a programmi europei aeronavali ad elevato contenuto tecnico. Sta ora ai parlamentari di entrambi gli schieramenti evitare di porre emendamenti sulla manovra, che può garantire operatività e occupazione».

SANDRO PISTACCHI

IL CONVEGNO

Italia-Spagna a confronto su moli e mare

Due giorni di dibattito alla Facoltà di Economia di Genova su risorse e patrimonio marittimo dei due Paesi

GENOVA. Il mondo dello shipping approda oggi e domani alla Facoltà di Economia dell'Università di Genova, con il convegno di studi sul patrimonio industriale marittimo in Italia e Spagna. Con questa iniziativa, voluta dalla presidente Paola Massa, la Facoltà di Economia intende discutere sul patrimonio industriale legato alle attività in ambito marittimo, partendo dalla consapevolezza che una riflessione sui mutamenti intervenuti nell'identità delle città portuali e delle aree regionali in cui operano, diviene un elemento indispensabile per leggere il presente e costruire il futuro.

Italia e Spagna: un'occasione per proporre in chiave comparativa diverse esperienze italiane e spagnole, su cui hanno indagato unità di diversi Atenei dei due Paesi, che hanno seguito la stessa impostazione di fondo, con l'obiettivo di realizzare uno studio organico di archeologia industriale marittima ad ampio raggio.

Si tratta di un progetto culturale di largo respiro, che mettendo a confronto la realtà della Lanterna con un'area marittima europea in fortissima espansione, proietta la realtà genovese e ligure in una dimensione internazionale, dal momento che intende contribuire alla valorizzazione del patrimonio documentario (inteso nel senso più ampio del termine), indispensabile per ricostruire il passato della nostra regione.

Il ruolo di primo piano che lo scalo genovese ha da sempre nell'economia nazionale e internazionale, l'eccezionale ricchezza di siti e manufatti - tanto nell'area del Porto Antico che negli spazi di più recente realizzazione - che sono a tutt'oggi in fase di recupero e valorizzazione, fanno indubbiamente di Genova uno straordinario e incomparabile "ecomuseo portuale". Quasi scontato, dunque, che sia proprio Genova la città italiana più indicata per ospitare un evento congressuale su temi culturali così importanti.

SIMULAZIONE NEI LABORATORI CETENA

Clamoroso, la "Emma Maersk" attracca al terminal di Voltri

Riprodotte fedelmente (tranne la profondità dei fondali) tutte le caratteristiche del porto in sei condizioni meteo

GENOVA. Emma Maersk, la nave portacontainer più grande del mondo, è ieri approdata per la prima volta al Vte di Voltri. Nonostante le cattive condizioni meteorologiche, vento forte e mare mosso, tutto è andato per il verso giusto. Anche grazie all'esperienza di Edoardo Bozzo, uno dei piloti più esperti nel porto di Genova, che ha eseguito con perizia la manovra. Peccato, però: si trattava solamente di una finta.

Meglio, di una simulazione condotta nei laboratori genovesi del Cetena, gruppo Fincantieri, per vedere se davvero Genova sarebbe in grado, sistemate alcune cose tipo i dragaggi, di ospitare le navi da 10.000 contenitori e più che già oggi solcano i mari di tutto il mondo.

La simulazione è stata condotta per verificare la fattibilità del "bruco", il progetto portato avanti dal Politecnico di Torino con il supporto di alcuni operatori portuali genovesi, tra cui Bruno Musso, che prevede di collegare il terminal di Voltri direttamente con i piazzali portuali Oltregiogo, grazie a un sistema di treni navetta che arrivano sino in banchina. Un progetto avveniristico che costerebbe alla città 3,6 miliardi di euro per portare Genova a manipolare ogni anno 9 milioni di contenitori. La nave, nella simulazione, ha attraccato alla diga foranea, dove secondo il progetto del Siti (Istituto superiore sui sistemi territoriali per l'innovazione) dovrebbero arrivare i treni.



La sagoma imponente della Emma Maersk, la più grande nave del mondo

Il simulatore del Cetena, che può sembrare un grande videogioco e invece è una tecnologia importantissima, ha riprodotto fedelmente tutte le caratteristiche del terminal di Voltri, in sei diverse condizioni meteorologiche, tranne i fondali. La Emma Maersk, infatti, ha un pescaggio di 15,5 metri. I fondali del Vte, dati dell'Auto-

rità portuale, si fermano a quota 15. In questo, insomma, il simulatore ha un po' barato. La settimana prossima, poi, ci sarà una nuova prova. Con navi da 18.000 teu, lunghe 400 metri e larghe 60. Che sono il futuro, forse nemmeno troppo remoto, del trasporto marittimo.

SA.C.

>> COMMESSA CONFERMATATA

BOTTIGLIERI ORDINA ALTRE DUE BULK CARRIER IN CINA

... GENOVA. Salgono a dieci, come anticipato dal *Secolo XIX*, le bulk carriers post panamax ordinate da Bottiglieri di Navigazione in Cina. Negli ultimi giorni Giuseppe Bottiglieri, presidente del gruppo, ha concluso la negoziazione con cui affida al cantiere Jiangsu Yangzijiang altre due unità da 92.500 tonnellate di portata ge-

melle delle otto ordinate nei mesi scorsi. Per un accordo con l'azienda cinese, queste due ultime unità verranno consegnate per prime, nel 2009, le altre otto invece tra 2010 e 2011. Le dieci navi, classificate dal Rina, saranno impiegate sulle rotte internazionali e movimenteranno carichi di minerali, carbone e grano. La flotta raggiunge le 32 unità.

eco utility company

FIRMAZIONE INDUSTRIALE AMBIENTALE

in collaborazione con:

prima ad aver organizzato con successo le edizioni 2005-2006
organizza, per Genova e provincia, IL TERZO CORSO DI SPECIALIZZAZIONE in

TECNICO AMBIENTALE

Il Corso è riservato a Privati, Liberi professionisti, Dipendenti di Aziende e di Enti Pubblici motivati ad adottare un metodo di lavoro idoneo alla gestione delle problematiche ambientali in azienda. L'iscrizione è subordinata ad una selezione motivazionale. Il Corso è a numero chiuso.

SEDE: il Corso si terrà presso l'aula dell'Amministrazione Provinciale di Genova, via G. Maggio 3

CORPO DOCENTE: è costituito da funzionari delle Amministrazione Provinciale di Genova da funzionari della dell'Università di Genova, da funzionari dell'ARPAL - Distretto di Genova, da funzionari del Comune di Genova, da ricercatori del C.N.R. e da ispettori del TÜV.

ARGOMENTI DI STUDIO:
Legislazione ambientale e reati: legislazione di settore (rifiuti ed acqua), tipologia di sanzioni, gerarchia delle fonti, ecc...
Acqua: scarichi in acque e fogne (procedure amministrative per la richiesta allo scarico), la depurazione delle acque (principali sistemi di trattamento e depurazione, campionamento ed analisi acque di scarico, iter amministrativo e di controllo degli impianti), fitodepurazione, ruolo di Regione, Provincia, ARPAL e ATO.
Aria: reti di monitoraggio per l'inquinamento atmosferico, procedure autorizzative per richiesta di scarichi in atmosfera, il ruolo di Regione, Provincia e ARPAL.
Rifiuti: decreto Ronchi, sue modifiche ed integrazioni, classificazione dei rifiuti, impianti di smaltimento, stoccaggi, formulari, registri di carico e scarico, dichiarazione ambientale (M.I.D.), procedure amministrative per stoccaggi e gestione impianti o recupero e trasporto rifiuti, ruolo di Regione, Provincia e ARPAL.
Bonifica Siti Contaminati: normativa e pratiche amministrative, procedure previste. V.I.A.: valutazione di impatto ambientale (procedure amministrative e aspetti normativi), ruolo della Provincia e casi studio.
Acustica. Certificazione ambientale, I.P.P.C.

È POSSIBILE FREQUENTARE IL CORSO SCEGLIENDO ANCHE UN SINGOLO ARGOMENTO DI STUDIO.

FREQUENZA: Per agevolare i partecipanti le lezioni si terranno i giovedì sera (ed alcuni lunedì sera). La durata del corso è di 3 mesi.

Tutti gli interessati alla Professione, che desiderano partecipare ad un incontro informativo dove verrà mostrato il programma dettagliato del Corso con l'elenco dei docenti, possono rivolgersi ad:
ECO UTILITY COMPANY, Sede Nord Italia, Parma.

Call - Center 0521 334506

Lunedì / Venerdì dalle 9.00 alle 13.00 e dalle 14.30 alle 19.00 Sabato mattina dalle 10.00 alle 13.00

IL CORSO È A PAGAMENTO