

PRIMA COLONNA

di Ivo Vidotto

Tra crisi e ricatti

Il Sindacato dei marittimi della Croazia annuncia un mese di giugno particolarmente caldo e turbolento, ma non in senso meteorologico. Per il giorno 19, infatti, è stata annunciata una manifestazione di protesta, con tanto di blocco del porto di Spalato, nel caso in cui il Governo continuasse a ignorare i problemi dei marittimi e delle loro famiglie.

A tre anni dall'entrata in vigore della Legge sulle modifiche e sulle integrazioni del Codice marittimo, con tanto di inserimento dei marittimi nel sistema fiscale, la situazione è decisamente precipitata e il Sindacato ha deciso, perciò, di rompere il silenzio e tentare in qualche modo di cambiare le cose, chiedendo al Governo, tra le altre cose, il riconoscimento dell'accredito di retribuzione figurativa per i marittimi e un diverso computo dei giorni di navigazione.

“È ora di rendere le leggi più efficaci e più attente ai diritti dei marittimi”, sostiene il vicepresidente del Sindacato dei marittimi della Croazia, Predrag Brazzoduro, il quale ha parlato delle difficoltà che incontrano gli “uomini di mare” in ogni momento della loro vita. “Bisogna considerare l'impennata di vari fenomeni di criminalità, di pirateria, di pessimi armatori che costringono i marittimi a lavorare in condizioni di precaria sicurezza, ricattandoli pure. Il ricatto economico è diventato ormai cosa quotidiana”, ha detto ancora Brazzoduro, secondo il quale la Croazia dovrebbe comportarsi come un Paese marittimo e non soltanto come un Paese che si affaccia sul mare. L'amministrazione di stato, accusa il Sindacato, si atteggia quasi con disprezzo nei confronti dei marittimi.

A proposito di marittimi, in questo numero parliamo pure della posizione degli ufficiali croati, peraltro molto apprezzati e ricercati, sulle navi portacontainer della flotta della “Mediterranean Shipping Company” (MSC). L'armatore sorrentino Gianluigi Aponte, che fondò la società nel 1970, si è trovato nella situazione di dover scegliere tra la chiusura della società e una drastica riduzione dei costi, come spiegaroci da Remo di Fiore, responsabile del Dipartimento internazionale della Fit Cisl, uno dei più forti sindacati italiani del settore marittimo, nonché componente dell'esecutivo dell'ITF, la Federazione sindacale internazionale del settore dei trasporti, responsabile per il Mediterraneo. I croati, come pure gli italiani, erano molto ben pagati proprio perché l'armatore vuole gente brava e preparata. Per un po' di tempo, però, sembra che bisognerà stringere i denti, nella speranza che nel corso del 2010 riprenda il mercato e “venga ripristinata la possibilità di avere a bordo italiani e croati pagati come erano pagati prima”, come puntualizzato dal sindacalista italiano.

Tra gli altri argomenti trattati in questo numero figurano la sicurezza nei porti, con l'esempio concreto dello scalo fiumano, le sinergie per promuovere gli scali dell'Alto Adriatico, le novità nel settore della cantieristica, le attività dello squero di Kraljevica per sopravvivere alla crisi, ma anche la grave situazione del Golfo del Messico, inondato da una marea di petrolio fuoriuscito da una piattaforma della “British Petroleum”.

Il mare spesso parla con parole lontane, dice cose che nessuno sa. Soltanto quelli che conoscono l'amore possono apprendere la lezione delle onde, che hanno il movimento del cuore.

Romano Battaglia

LA VOCE
DEL POPOLO

impicciù
mare

www.edit.hr/lavoce

Anno V • n. 51 • Martedì, 18 maggio 2010

● PORTUALITÀ *Il vicepresidente della Port Authority, Željko Glavan*

«Controlli efficaci e veloci senza



Željko Glavan e Bojan Hlača durante un sopralluogo sul cantiere del terminal in Brajdica

di Ivo Vidotto

La sicurezza è per ogni porto una necessità imprescindibile e anche quello di Fiume, che è uno scalo internazionale, presente su tutti i cataloghi mondiali, deve tener conto di questa necessità. Ne abbiamo parlato con Željko Glavan, braccio destro di Bojan Hlača, responsabile per le questioni commerciali e operative della Port Authority di Fiume. “Dopo l’11 settembre, tutte le norme riguardanti la sicurezza sono state modificate – ha esordito –. Niente è più come prima. Tutta l’area portuale deve essere delimitata,



Željko Glavan

ci devono essere ingressi appositi con barriere per gli automezzi, tornelli per le persone, rispettando le procedure di ingresso e uscita. Si tratta di una spesa aggiuntiva, di un investimento importante, ma per poter essere anche avanti uno scalo internazionale, dobbiamo rispettare tutte queste norme internazionali. Il progetto prevede, inoltre, una video sorveglianza completa, smart card per tutte le persone che entrano ed escono dall’area portuale, onde consentire la registrazione di ogni movimento. Se qualcosa dovesse accadere, dovremmo poter disporre dei dati

● CANTIERISTICA *Dalla Norvegia arriva un progetto innovativo della DNV*

Quantum, la portacontainer del futuro

Lo shipping sta cambiando. È già cambiato e cambierà sempre di più. Partendo da questa tesi, la società di classificazione norvegese “Det Norske Veritas” (DNV) ha realizzato il progetto di un’innovativa portacontainer denominata “Quantum”. Il prototipo – presentato recentemente

prezzo del petrolio in costante aumento, norme sempre più restrittive sulle emissioni e sull’utilizzo di carburanti inquinanti e un numero indefinito di altre variabili.

Su queste basi nasce, appunto, la “Quantum”, messa a punto da un pool di tecnici scandinavi con l’ausilio delle società di consulenti

fino a 49 metri a livello del ponte di coperta e garantire così una portata pari a 6.100 TEU ovvero il 10 per cento in più rispetto alle portacontainer tradizionali di analoghe dimensioni. La “taglia” del prototipo è stata scelta in base alle ricerche della “Alphaliner”, secondo cui nell’immediato post-crisi il range 5.000-7.000 TEU sarà quello maggiormente richiesto ai cantieri.

**Propulsori,
un salto di qualità**

Altra innovazione importante, studiata proprio per rispondere alle attuali esigenze di contenimento dei costi, è la grande flessibilità della “Quantum” rispetto alla velocità di navigazione: la portacontainer immaginata dalla società norvegese può viaggiare in efficienza a soli 10 nodi, per arrivare fino a una velocità di crociera di 20 nodi con punte massime di oltre 22-23 nodi. I progettisti scandinavi hanno anche ridotto la necessità dell’utilizzo dell’acqua di zavorra. Ma il vero “salto di qualità”, in coerenza con le issues di più stretta attualità, riguarda i propulsori della “Quantum”, due unità in grado di operare sia con il diesel tradizionale che con carburanti a basso contenuto di zolfo come l’LNG (gas naturale liquefatto), per cui sono state predisposte due apposite cisterne di stoccaggio da 2.500 metri cubi ciascuna. La combinazione di queste peculiarità, ovvero la possibilità di viaggiare a velocità anche molto ridotta e la predisposizione di un sistema a doppia alimentazione, intercettano una richiesta ben precisa del mercato: l’efficienza energetica della nave. Secondo la



L’innovativa portacontainer denominata “Quantum”

“Alphaliner”, questa caratteristica è stabilmente al primo posto tre le richieste che gli armatori rivolgono ai costruttori quando ordinano una newbuilding.

**Per le feeder
c’è Wartsila**

Se la DNV pensa alle portacontainer, la “Wartsila” si dedica alle “sorelle piccole”, le unità feeder. La casa finlandese costruttrice di propulsori navali ha presentato il progetto di un’avveniristica nave dedicata al trasporto container a corto raggio in ambito europeo. Il prototipo non ha ancora un nome, ma sono note le sue innovative caratteristiche, a cominciare dalla forma dello scafo. I progettisti di Helsinki si sono prodotti in un originale “doppio scafo asimmetrico”: oltre alla chiglia principale, la feeder del futuro dispone di un’ulteriore scafo lungo e molto sottile (soltanto su

un lato), che va a formare con la struttura principale un unico ponte di coperta. Questa soluzione, oltre a garantire una minor resistenza in acqua rispetto ai livelli attuali (il 12 per cento in meno a 21 nodi – velocità standard delle unità feeder – che diventa 25 per cento a 23 nodi), offre una maggiore capacità di carico a fronte di dimensioni più contenute. Il prototipo finlandese è infatti lungo 227 metri e largo 23, con una forma più slanciata rispetto alle piccole portacontainer tradizionali, ed è in grado di trasportare 1.800 TEU.

Grande attenzione è stata poi riservata ai propulsori che, potendo operare sia con carburanti normali che con LNG, rispetteranno tutte le normative internazionali in materia di controllo delle emissioni, in particolare i limiti sul contenuto di zolfo previsti dall’UE e i parametri “Tier III level for NOx” dell’IMO.

Si tratta di un’avveniristica nave a doppia alimentazione, efficiente e rispettosa dell’ambiente

su Ship2Shore.it, magazine settimanale on-line di shipping, porti, trasporti e logistica – vuole essere una riposta (per ora solo ipotetica) alle nuove domande che il mercato sta ponendo agli armatori, sempre più condizionati da un contesto economico in rapido mutamento. Le navi ordinate oggi saranno operative nei prossimi 25-30 anni e quindi, secondo la DNV, la loro progettazione deve tenere conto dei possibili scenari futuri:

za specializzate “AXS Alphaliner” e “Dynamar B.V.”, che hanno prodotto un’ampia analisi di mercato prendendo come riferimento un’ipotetica rotta tra Europa e costa occidentale del Sud America. La “Quantum” dovrebbe avere – stiamo comunque parlando di un progetto che per ora è stato definito solo “su carta” – una lunghezza di 272,3 metri. La larghezza sarà invece di 42,5 metri al livello di galleggiamento, per aumentare



Un propulsore della Wartsila

trascurare la sicurezza»

riguardanti tutte le persone che in quel dato momento erano presenti all'interno dell'area portuale. Lo stesso discorso vale per gli automezzi: nessuno può entrare senza il relativo permesso».

«Seguiamo i trend attuati nel mondo»

Gli impianti portuali, ovvero le infrastrutture che compiono interfaccia tra nave e porto, rientrano nel Codice I.S.P.S., che è un codice che individua i punti deboli delle navi e degli impianti portuali e predisporre i piani di sicurezza, rispecchiando la normativa internazionale. Inoltre, l'Organizzazione Marittima Internazionale (I.M.O.), congiuntamente con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (I.L.O.) ha predisposto un codice di condotta sulla sicurezza dei porti, che ricalca l'impianto metodologico del codice I.S.P.S. In questo stesso contesto si inserisce anche la Container Security Initiative, un'iniziativa americana di cooperazione internazionale volta a controllare il traffico containerizzato da e per gli Stati Uniti. L'obiettivo è quello di estendere i confini nazionali americani verso i confini dei suoi partner commerciali, spostando quindi il rischio di individuare container pericolosi dalla frontiera statunitense alla frontiera del Paese di partenza.

“I controlli al terminal container – ci ha confermato Željko Glavan – sono particolarmente importanti. Devono essere veloci ed efficienti, senza rallentare il regolare flusso delle merci, ma anche senza trascurare il fattore sicurezza. Il porto di Fiume, insomma, segue i trend attuati in tutto il mondo, in tutti gli altri porti internazionali. Altrimenti, anche gli armatori eviterebbero il nostro porto. Per ogni cosa c'è una regola e le regole vanno rispettate”.

● ECONOMIA *Condivisione dei progetti di rinnovamento delle strutture portuali*

Sinergie per promuovere gli scali dell'Alto Adriatico

Da quando si è insediato alla presidenza dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa ha sempre sostenuto e promosso la teoria per cui il traffico container in Alto Adriatico non può, per dimensione degli scali e volumi movimentati dai carrier internazionali, essere appannaggio di un solo porto.

Una tesi rilanciata anche in occasione della recente presentazione del progetto di Unicredit per Trieste e Monfalcone e rafforzata da Costa con la promozione di NAPA (North Adriatic Ports Association), il cui atto di costituzione è stato firmato il 1.º marzo scorso con Claudio Boniciolli (presidente della Port Authority di Trieste), Gregor Veselko (presidente del CdA del Porto di Capodistria) e Guido Ceroni (direttore generale dell'Autorità Portuale di Ravenna). Il porto di Fiume entrerà a far parte di NAPA dopo l'ingresso della Croazia nell'Unione europea.



Lo scalo container al porto di Trieste

Con questo accordo gli scali dell'Alto Adriatico si impegnano formalmente a cooperare e a creare sinergie per proseguire fianco a fianco nel percorso di promozione territoriale dell'area, per migliorare il potenziale commerciale, la qualità e l'efficienza del sistema portuale, dando nuova linfa alla progettazione e alla realizzazione delle infrastrutture collegate. “La condivisione dei progetti di rinnovamento delle strutture portuali già in corso o di prossima realizzazione – recita la nota diffusa con la notizia della firma, evidentemente ispirata alla teoria di Costa – rappresenta pertanto un passaggio fondamentale per fare squadra e poter diventare un punto di riferimento per il mercato dello shipping”.

Il richiamo all'infrastrutturazione è tutt'altro che casuale. Dopo il succitato lancio del progetto Unicredit, Costa non ha



Fiume entrerà nel NAPA quando la Croazia farà parte dell'Unione europea

perso occasione per sottolineare come il potenziamento di ogni scalo altoadriatico sia una buona notizia per i suoi vicini, ricordando, inoltre, come Venezia in questo senso sia molto attiva. A partire dalla prevista riconversione di alcune aree in disuso a Porto Marghera (ex-Syndial ed ex-Montefibre, 94 ettari in totale, in via di acquisizione) da destinarsi ad attività portuali e logistiche attraverso la realizzazione di un terminal container e annesso district park, un progetto che prevede 1.500 metri di banchina, 100.000 mq di magazzini e 650.000 TEU di capacità e senza dimenticare la realizzazione in project financing, già avviata, di un terminal per le autostrade del mare in area ex-Alumix.



Il porto di Capodistria

Fiume, grande sensibilità su questo argomento

La trasformazione del «waterfront»

Per una città come Fiume, il waterfront, ossia la striscia di terra a diretto contatto con l'acqua, rappresenta una grande risorsa. C'è una grande attenzione e sensibilità da parte delle pubbliche amministrazioni su questo argomento e sulle soluzioni che vanno individuate per queste aree urbane. Nei prossimi anni, il capoluogo quarnerino potrebbe subire una trasformazione di

considerevoli proporzioni. Ce lo ha confermato pure Bojan Hlača, specificando che quest'anno verrà bandita pure la gara d'appalto per il waterfront Delta-Porto Baross, in modo da liberare quest'area entro il 2013. “In collaborazione con la Città di Fiume – ci ha detto –, stiamo portando avanti le attività relative alla gara pubblica, che si trova in una fase critica per quanto riguarda

le possibilità di edificazione sul demanio marittimo. Cerchiamo di individuare un modello che possa essere interessante per gli investitori. Si tratta di 17 ettari di terreno in centro città, un'area sulla quale ci aspettiamo un investimento pari a circa 300 milioni di euro da parte dei partner potenziali interessati alla costruzione del centro nautico e del marina per megayacht”. (iv)



Bojan Hlača



Porto Baross, un'area destinata a cambiare aspetto



PRIMO PIANO *Si annuncia un giugno molto turbolento per il Sindacato dei marittimi della Croazia*

Basta calpestare i diritti degli «uomini di mare»

di Ivana Precetti

Il prossimo mese di giugno si annuncia particolarmente caldo, anzi, torrido (non in senso meteorologico) e piuttosto turbolento, per il Sindacato dei marittimi della Croazia. A tre anni dall'entrata in vigore della Legge sulle modifiche e sulle integrazioni del Codice marittimo, che ha previsto l'insediamento dei marittimi nel sistema fiscale – la decisione si è rivelata un vero e proprio fallimento a detta di chi ha a cuore i diritti degli «uomini di mare» – ha deciso di rompere il silenzio e tentare in qualche modo di cambiare le cose. Per il giorno 19 è stata annunciata, infatti, una manifestazione di protesta e il blocco del porto di Spalato qualora il Governo dovesse insistere nell'ignorare i problemi dei marittimi e delle loro famiglie. Giovedì scorso, sempre nel capoluogo dalmata, il Sindacato dei marittimi ha organizzato una prima mini protesta, una specie di ouverture di ciò che potrebbe seguire nel mese di giugno. È stata un'occasione, questa, per esporre i principali problemi insorti dopo l'entrata in vigore del nuovo Codice e presentare le richieste della categoria al Governo di Jadranka Kosor, tra le quali il riconoscimento dell'accredito di distribuzione figurativa per i marittimi e una modifica del sistema di computo dei giorni di navigazione.

A discapito del «fattore umano»

«La pazienza ha sempre un limite e la nostra lo ha ormai raggiunto e superato. Abbiamo per-

so, ormai, la speranza che la Croazia possa diventare un paese marittimo nel vero senso della parola e che possano venir promulgate leggi a favore di chi naviga, e non a loro discapito, come succede oggi», ci ha spiegato il vicepresidente del Sindacato dei marittimi della Croazia, Predrag Brazzoduro, commentando l'ultima scottante questione che lo vede impegnato in prima fila. Egli ha aggiunto che negli ultimi tre anni, ossia dall'entrata in vigore del nuovo Codice, sono successe veramente delle brutte cose, nel senso che sono state apportate alcune modifiche, «determinanti», come le ha definite Brazzoduro, senza che nessuna abbia tenuto conto delle condizioni in cui vivono queste persone, delle condizioni di lavoro sulle navi, dei loro problemi. «È ora di cambiare le leggi – ha proseguito –, rendendole più efficaci, di maggiore qualità, più attente ai diritti dei marittimi e del fattore umano. Quando parlo di attenzione nei confronti di quello che chiamiamo «fattore umano», non intendo soltanto la tutela dei marittimi dal momento in cui si imbarcano, ma anche quando sono a casa. Pensare a loro significa anche pensare alle loro famiglie, allo standard sociale dei marittimi quando questi si trovano a terra. Mi chiedo se al momento di varare la legge qualcuno si sia chiesto perché questi uomini, con tutto ciò che succede ultimamente sulle navi, decidono di imbarcarsi comunque».

Armatori ricattatori

«Qui stiamo parlando di un'impennata di vari fenomeni di criminalità, di pirateria, di pessimi ar-



matori che costringono i marittimi a lavorare in condizioni di precaria sicurezza, ricattandoli pure – ha spiegato Predrag Brazzoduro –. Anzi, il ricatto economico è diventato ormai cosa quotidiana. A mio avviso, ci sono due tipi di fattore umano: quello del marittimo e quello del Paese che pretende di diventare a pieno titolo un Paese marittimo e il quale dovrebbe tutelare i marittimi quando c'è da incentivare la loro istruzione. Le borse studio, in questo contesto, non sono una soluzione, bensì soltanto una delle misure. Lo stato

non fa il proprio dovere nemmeno per quanto concerne il lavoro, e qui mi riferisco ai mediatori privati e agli agenti, i quali fanno ciò che a rigor di legge dovrebbe fare lo Stato, e il cui lavoro non viene per niente monitorato. Si parla tanto di status sociale, di pacchetto sociale a favore dei marittimi, ma è stato realizzato tutto troppo in fretta, senza la necessaria «simulazione», che sarebbe servita per capire dove si è sbagliato», ha detto ancora Brazzoduro, il quale tre anni fa, aveva avvertito dei pericoli a cui si sarebbe andati incontro e

le cui previsioni «nere» si sono rivelate più che giustificate.

La superficialità dei legislatori

Più che un «amico», il nuovo Codice, a detta del vicepresidente del Sindacato dei marittimi, è un «nemico» di coloro che si guadagnano da vivere navigando. «Oggi abbiamo un'amministrazione di stato che lo usa in maniera tutt'altro che positiva e si atteggiava quasi con disprezzo nei confronti dei marittimi. Al momento della sua

presentazione si diceva che sarebbe servito per introdurli finalmente nella legislazione di stato, per offrire loro i diritti di cui già fruiscono gli altri cittadini, i benefit sociali, ma si è trattato di promesse... da marinaio. In Croazia è diventato ormai una consuetudine fare le cose in maniera frettolosa, con estrema superficialità, senza pensare minimamente a quelle che potrebbero essere poi le conseguenze di questa fretta eccessiva. Il nuovo Codice marittimo non regola, o ha ommesso di regolare, una serie di cose tra le quali la salute dei marittimi, i periodi di disoccupazione, la difficoltà che comporta questo lavoro, la questione dell'accredito della retribuzione figurativa, che è uno dei fattori essenziali. È da vent'anni ormai che stiamo tentando di convincere l'amministrazione statale della necessità di introdurre questo tipo di retribuzione (la proposta è di concedere tre mesi di contributi figurativi per ogni anno effettivamente lavorato) per non rischiare di aumentare il numero di invalidi», ha specificato Brazzoduro, il quale soltanto nell'ultimo anno ha ricevuto più di 480 richieste di chiarimento relative al modo in cui nel caso dei marittimi va compilata

Cambiare il computo dei giorni di navigazione

In questo contesto, una delle richieste del Sindacato dei marittimi riguarda, come già detto, il computo dei giorni di navigazione. «Ci sono giorni che nell'anno di riferimento godono di determinati benefici e sono i giorni di viaggio, di malattia, di aggiornamento professionale, mentre i giorni di navigazione hanno doppio beneficio e questi, per legge, possono venir trasferiti nell'anno successivo. Il giusto calcolo dovrebbe essere: in un anno si è speso 10 giorni per il viaggio, 10 giorni per malattia, 10 giorni per l'aggiornamento, che fanno 30 giorni. Per raggiungere i necessari 183 giorni ne mancano 153. Questi vengono cercati nel periodo di navigazione. Mettiamo che ce ne siano 163. Li prendiamo e trasferiamo i 10 giorni eccedenti all'anno successivo. Questo dovrebbe essere il giusto calcolo, ma la prassi è un po' diversa. Si parte dai 163 giorni di navigazione: ne mancano 20 per raggiungere i necessari 183. Nessun problema: eccone i 10 per il viaggio, i 10 per l'istruzione e un bello zero



come toglierli tutto. Sembra quasi che volesse punirlo in qualche modo per non so che cosa».

Incomprensione per i colleghi meno fortunati

Ci sono, però, anche quelli che non contestano il nuovo Codice. Anzi, sono convinti abbia portato

go nei confronti del fisco. Sono persone che non appoggeranno mai i colleghi meno fortunati ma non capiscono che le cose possono cambiare dall'oggi al domani. La nostra realtà è completamente diversa e l'aiuto dello Stato, in casi di precarietà, è nullo. E quando ci rivoliamo al Governo chiedendo una riforma, ci sentiamo rispondere «ma cosa volete che siano 12.000 marittimi (il numero reale in Croazia è almeno il doppio, ndr), in questo momento ci sono cose ben più importanti e urgenti a cui pensare». Questo approccio di chi invece dovrebbe pensare al benessere di ogni singolo cittadino, ha fatto scattare in noi un campanello d'allarme costringendoci a intraprendere determinati passi. Quello di Spalato è stato soltanto il primo», ha avvertito infine Predrag Brazzoduro.

soltanto del bene per la categoria. «Certo, sono quelli che non hanno problemi a raggiungere quota 183 giorni di navigazione e di conseguenza non hanno nessun obbli-

Predrag Brazzoduro: «L'amministrazione dello Stato si atteggiava quasi con disprezzo nei confronti di chi si guadagna da vivere solcando i mari e gli oceani»

l'annuale dichiarazione dei redditi (è esente dal pagamento delle tasse soltanto chi ha almeno 183 giorni di navigazione nel corso dell'anno fiscale).

per l'anno successivo! È così che da noi funzionano le cose. Invece di aiutare il marittimo e di rendergli la vita più facile, lo Stato pensa soltanto a come «spennarlo»,

NAVIGARE NECESSE EST *La posizione dei marittimi croati sulle navi di Gianluigi Aponte*

Il dilemma della MSC: chiudere o ridurre i costi

di Attilio Petris

La crisi c'è e si vede! Non lo possiamo negare nonostante ci sia qualcuno che ne fa un alibi per mascherare le proprie debolezze e i propri «peccati». Comunque sia, la situazione è diventata parecchio

difficile per i marittimi, anche per quelli che hanno avuto la fortuna di lavorare per armatori seri e attenti ai loro diritti. Armatori, intendiamoci, che ci tengono al proprio nome e che impiegano di conseguenza soltanto manodopera qualificata e di altissimo livello.

Una di queste compagnie è la «Mediterranean Shipping Company» (MSC), considerata attualmente la seconda maggiore compagnia di gestione di linee cargo a livello mondiale, con oltre 400 navi portacontainer con una capacità di quasi un milione e mezzo di TEU

(acronimo di Twenty-Foot Equivalent Unit, che è la misura standard di volume nel trasporto dei container, equivalente a 20 piedi di lunghezza), con una sede presente in tutti i maggiori porti mercantili del mondo. La MSC venne fondata nel 1970 come compagnia privata dall'armatore sorrentino Gianluigi Aponte, quando comprò la sua prima nave.

Alta considerazione per gli ufficiali croati

Il proprietario della MSC ha tenuto sempre in altissima considerazione i marittimi croati, ma ultimamente pure loro si sono trovati nel vortice della crisi. Abbiamo chiesto spiegazioni in merito a Remo di Fiore, responsabile del Dipartimento internazionale della Fit Cisl, uno

dei più forti sindacati italiani del settore marittimo, nonché componente dell'esecutivo dell'ITF, la Federazione sindacale internazionale del settore dei trasporti, responsa-

Il sindacalista italiano Remo di Fiore spiega la situazione di crisi nella compagnia sorrentina

bile per il Mediterraneo. «Per essere più chiari, bisognerebbe spiegare l'organizzazione della MSC, ossia delle sue navi da carico – ha illustrato il sindacalista italiano –, Aponte ha diviso le sue navi in tre gruppi. Un gruppo è gestito da una sua agenzia a Cipro, un altro gruppo da un'agenzia a Hong Kong, mentre il terzo gruppo è gestito direttamente da Sorrento. Essendo l'armatore

di Sorrento, è comprensibile che abbia sempre avuto un occhio di riguardo per Sorrento, per i sorrentini, anche perché la sua fortuna l'ha costruita con questa gente».



Se l'economia non marcia, le merci non si muovono. Si può continuare a pensare di esportare minerale di ferro in Cina, perché la Cina ha bisogno di ferro per le costruzioni, e quindi le bulk-carrier continuano a lavorare. I container che portano la merce finita per andare sul mercato, invece, sono in crisi. I noli sono crollati e allora anche Aponte è andato a rivedere i conti».

Le navi non si devono fermare

«I contratti che hanno queste tre agenzie della MSC – ha spiegato ancora – sono contratti IBF, regolari con l'ITF, e fin qui tutto è a posto. Il problema dov'è, allora? Su una nave gestita da Hong Kong o da Cipro, con tutti i contratti in regola, l'equipaggio costa mediamente 2.200 dollari al giorno. La stessa nave gestita da Sorrento, invece, ne costa 14.000! Perché? Per quanto riguarda la flotta gestita da Sorrento,



Aponte riteneva giustamente che un bravo ufficiale croato andava pagato adeguatamente, come pure un bravo ufficiale italiano. Nel corso degli anni, Aponte ha pagato somme notevoli per avere questa gente brava e preparata. Con l'avvento della crisi, l'armatore è venuto a trovarsi in una situazione nella quale bisogna-va reagire in un modo o nell'altro. I casi sono due, come puntualizzato

da Aponte: «o chiudo e le navi spariscono, o bisogna ridimensionare i costi». Questo ha messo in crisi la MSC di Sorrento, perché questo problema non riguarda soltanto i croati ma anche gli italiani. In questa fase, quindi, la compagnia si è vista costretta a portare i salari su livelli più di mercato, ma non perché l'armatore è «cattivo», ma perché le navi non si devono fermare.

Adesso abbiamo problemi anche con gli italiani, perché c'erano moltissimi italiani, come pure moltissimi croati, a bordo delle portacontainer MSC. Il problema è che i costi devono essere ridimensionati. Noi speriamo che nel corso del 2010 riprenda il mercato e venga ripristinata la possibilità di avere a bordo italiani e croati pagati come erano pagati prima».



● NAVIGAZIONE La «Jadrolinija» ripristina il servizio lunedì, 24 maggio

Linea celere, un ritorno... al futuro



Il ferry boat "Marko Polo" durante la sua "degenza" nel cantiere di Lussinpiccolo

Non sarà un ritorno al passato, ma nemmeno una certezza per il futuro. Il ripristino della cosiddetta "linea celere" della "Jadrolinija" tra Fiume e Ragusa (Dubrovnik), in piano lunedì prossimo, 24 maggio, avrà un carattere quasi sicuramente stagionale, dopo che per lo scarso interesse era stata sospesa per tutto l'inverno su decisione del Consiglio direttivo dell'Agenzia per il traffico marittimo costiero di linea.

La linea di traghetti che collega Fiume a Ragusa, facendo scalo nelle principali località della costa e delle isole, era stata istituita nel lontano 1947. Negli ultimi anni, anche in virtù dello sviluppo della rete autostradale, il numero dei passeggeri ha subito un drastico calo. I dati legati ai passeggeri

nei mesi di novembre, dicembre e gennaio erano più che sconsolanti. Triste l'ultimo viaggio della "Liburnija", veterano dei mari, classe 1965, con sole quattro persone a bordo...

Comunque sia, da lunedì prossimo entreranno in servizio proprio la "Liburnija" e il "Marko Polo", uscito dal cantiere di riparazione di Lussinpiccolo dopo l'avaria subita il 24 ottobre dello scorso anno, quando si incagliò sull'isolotto di Sit, nell'arcipelago di Sebenico. Oltre alla notizia del ripristino della "linea celere", alla compagnia di navigazione fanno sapere che tre volte alla settimana i traghetti faranno la spola pure tra Ragusa e Bari, mentre durante l'estate i collegamenti settimanali con la costa pugliese dovrebbero essere addirittura cinque. (iv)



Anche il vecchio "Liburnija" è pronto a ripartire

Navi da crociera ultralusso per la compagnia di Miami «Seabourn Sojourn» pronta per la consegna mentre la «Quest» sta nascendo al «Lenac»



La prima metà della "Seabourn Quest" al suo arrivo a Fiume

Con quasi un mese di anticipo è già praticamente pronta per essere consegnata la nuova nave extra lusso della "Seabourn Cruise Lines". Con le sue 32.000 tonnellate di stazza e una capacità di 450 passeggeri, la "Seabourn Sojourn" andrà ad aumentare l'offerta di posti letto nella fascia alta delle crociere, rimpolpando notevolmente la flotta della compagnia americana, con sede a Miami, in Florida, controllata dalla "Carnival Corporation", del gruppo "World's Leading Cruise Lines". "Il primo esemplare di una serie di navi è sempre quello che richiede più sforzi perché, nel nostro caso, ha visto svolgersi in contemporanea anche la parte progettuale, e

poi bisogna conoscersi reciprocamente con la compagnia armatoriale committente" spiega Marco Bisagno, amministratore delegato del cantiere T. Mariotti, per Ship2shore.it, magazine settimanale on-line di shipping, porti, trasporti e logistica.

"Per la Seabourn Sojourn il lavoro è andato liscio fin dall'inizio, non ci sono stati intoppi di nessun genere e la nave ha già effettuato nei giorni scorsi le prove in mare, superate con successo. Ora sulla nave verranno effettuate le ultime rifiniture prima della consegna all'armatore e della cerimonia di battesimo, che si terrà a Londra".

La collaborazione con il Gruppo Cimolai, che ha permes-

so di realizzare il nuovo cantiere Cimar di Porto Nogaro, procede nel migliore dei modi, come dimostrano anche i lavori sullo scafo della terza nave (che verrà rinominata "Seabourn Quest") attualmente in lavorazione al "Viktor Lenac" di Martinšćica, prima di tornare in Veneto per iniziare la fase di allestimento.

A Fiume, le due metà della nave verranno assemblate nel "dock 11", adibito proprio a operazioni del genere. La "Seabourn Quest" sarà lunga circa 200 e larga 26 metri, con un pescaggio di 6,4 metri. Avrà una stazza lorda di 32.000 tonnellate. La nave sarà motorizzata con un motore diesel elettrico funzionante su eliche gemelle, con una velocità di crociera di 19 nodi. Sarà equipaggiata con due eliche di manovra prodire per agevolare la manovrabilità e due stabilizzatori. Sarà anche "green ship", con l'impiego di un impianto di smaltimento tecnologicamente avanzato. Le 225 suite esterne potranno ospitare un massimo di 450 passeggeri, al servizio dei quali ci saranno 250 membri d'equipaggio. Il costo complessivo di questa lussuosissima nave si aggirerà sui 250 milioni di dollari. (iv)



● PESCE Una specie non troppo diffusa
Pagro, l'«imitatore»



CANTIERISTICA *Record e nuove commesse per il cantiere*

Kraljevica rompe il... ghiaccio

Dagli scali di quello che è considerato il più antico cantiere dell'Adriatico orientale (la sua attività sarebbe iniziata ancora nel lontano 1729) provengono alcune delle navi più innovative. Recentemente è stata varata la "Bella Desgagnés", con-ro che entrerà in servizio per la canadese Transport Desgagnés.

"In effetti non c'è nulla che la nave non abbia, dalla ice class 1A al raffreddamento e riscaldamento del cargo, in modo da poter operare in condizioni

Lo squero punta su altre navi per rotte artiche

estreme", ha dichiarato Dragan Badžek, direttore commerciale, per Ship2shore.it, magazine settimanale on-line di shipping,



porti, trasporti e logistica. La nave, lunga 95,10 metri e classificata dal Lloyds Register, ha un apparato propulsore formato da quattro motori Wärtsilä da 1.530 kW ciascuno a 15 nodi e può trasportare 381 passeggeri, 85 container e 40 rotabili. "Si tratta della singola commessa finanziariamente più significativa per il cantiere, circa 40 milioni di euro".

Le rotte artiche sembrano stimolare l'intraprendenza di Kraljevica. "Siamo in trattative con la danese Royal Arctic Line per 6 navi da impiegarsi nei collegamenti tra

Danimarca e Groenlandia". Altro segmento in cui il cantiere ha recentemente riscosso molto successo è quello delle bitumiere. Si tratta di navi di 9.050 dwt, lunghe quasi 100 metri e capaci di trasportare asfalto, bitume e altri prodotti petroliferi.

Le prime due sono già in servizio per l'americana "Sargeant Marine", mentre la seconda, della cipriota "Interiorient", è pronta per la consegna. Per la seconda delle due unità per la genovese Petrolmar – la prima, la "San Lorenzo", è stata già consegnata – il cantiere ha già posato la chiglia e sta procedendo a implementare la possibilità di scaricare il cargo da poppa. Una settimana, del valore di 20 milioni di euro, dovrebbe essere costruita per una non meglio precisata società europea.

Kraljevica è attiva anche nella costruzione di megayacht. Infatti, in estate sarà pronto lo "Zepher I", lungo 50 metri, e un altro da 85 metri. Il cantiere sta costruendo pure due pescherecci d'altura e provvedendo alla riparazione di unità della marina libica.

Nel 2009 la società (530 dipendenti e 300 cooperanti esteri) ha fatturato 42 milioni di euro

riportando un passivo: "Preferisco non fare numeri. Ma la perdita per dipendente è in linea con quella degli altri cantieri. Del resto la cantieristica è sovvenzionata ovunque in quanto settore strategico e irrinunciabile in termini di indotto per gli Stati che la possiedono", ha detto ancora

Badžek. Nonostante tutte queste notizie positive, il futuro del cantiere è ancora incerto e quasi certamente bisognerà procedere a un ridimensionamento del personale. La soluzione più probabile è quella del fallimento, seguito da una... seconda vita a condizioni completamente nuove. (iv)

AMBIENTE *Obama: chiarezza*

Golfo del Messico, continua la fuoriuscita di greggio



L'amministrazione Obama taccia di ambiguità la "British Petroleum", ritenuta responsabile della devastazione compiuta nel Golfo del Messico da quando si è rotta una sua piattaforma petrolifera. Il ministro dell'Interno, Ken Salazar, e quello della Sicurezza interna, Janet Napolitano, hanno scritto una missiva a Tony Hayward, amministratore delegato di BP, in cui chiedono un "immediato chiarimento pubblico" sugli indennizzi che la compagnia petrolifera dovrà versare.

Il petrolio che ha inondato il Golfo del Messico, fuoriuscito a causa di un incidente sulla piattaforma Deepwater Horizon, è stata la classica goccia che ha fatto traboccare il vaso. Nell'ultima riunione di Gabinetto, Obama ha definito "ridicolo" il comportamento delle compagnie petrolifere e tutte le agenzie del mondo hanno riportato la sua dichiarazione in merito: "Devo dire di non aver apprezzato quel che considero uno spettacolo ridicolo nel corso delle udienze al Congresso su questo tema. Si sono sentiti dirigenti di BP, Transocean ed Halliburton accusarsi reciprocamente e puntare il dito dell'accusa per condannare qualcun altro". "Lasciatemi dire che è una

rabbia e una frustrazione che condivido in quanto presidente – ha inoltre rassicurato Obama – e vi garantisco non ci fermeremo fino a quando la fuoriuscita di petrolio non sarà fermata. Faremo ricorso a ogni risorsa disponibile". Adesso la BP non solo dovrà rimettere tutto a posto ma dovrà anche ripagare i danni causati.

Adesso sarà molto più difficile ottenere i permessi per effettuare le trivellazioni sottomarine. Fino ad ora era una cosa abbastanza semplice. Le autorità americane, nel passato, hanno infatti dato via libera ad una serie di trivellazioni petrolifere, in particolare in Alaska e nel Golfo del Messico, senza che ci fossero tutti i permessi necessari richiesti dalla legge in vigore.

Nel frattempo la marea nera, di gran lunga superiore a quella indicata in un primo tempo, si sta sempre più espandendo lungo le coste di Louisiana, Alabama e Florida. La conclusione a cui gli scienziati americani sono giunti è che ogni giorno si riversa in mare un quantitativo di greggio pari a una cifra tra i 56 e gli 84 mila barili invece dei 5 mila stimati dalla BP. Riportare tutto alla normalità sarà difficile, dispendioso e comporterà tempi molto lunghi.



La "San Lorenzo" prima della consegna alla "Petrolmar" di Genova

sa ma pregiata del dentice

Non è particolarmente diffuso e nemmeno famoso come ad esempio il dentice, ma è senza dubbio uno di quei pesci che si colloca nella categoria dei pesci pregiati. Stiamo parlando del Pagro (Pagrus Pagrus), uno Sparide dal corpo ovale, piuttosto alto, con profilo del capo verticale e convesso, di color rosso o rosa vivace sul dorso, rosa ai lati e con ventre argenteo. È dotato di una sola pinna dorsale e anale, due pinne ventrali e pettorali, mentre la pinna caudale è forcata. Nell'insieme ricorda il dentice (e infatti è anche chiamato "pagro dentice") soprattutto per la forma e la disposizione delle pinne, ma se ne differenzia per i colori della livrea



e la forma del muso. Il pagro ha squame più grandi di quelle del dentice. La tinta della sua livrea è rosea intensa sul dorso, tenue sui fianchi con riflessi leggermente azzurrati e argentei.

Sopra la linea laterale si notano delle macchiette azzurre. Caratteristica è una banda azzurra scura che attraversa l'occhio, evidente soprattutto nei giovani fino a 15 centimetri. Le mascelle presentano anteriormente 4-6 grossi denti, seguiti da tre serie di den-

ti acuminati caniniformi e da due serie di molariformi.

Il pagro raggiunge una lunghezza massima di oltre 80 centimetri, ma è comune da 20 a 60 cm. La riproduzione va da aprile a giugno e la maturità sessuale è raggiunta verso i 24 centimetri di lunghezza. Si nutre di crostacei, molluschi, pesci e alghe.

Essendo un pesce demersale, il Pagro vive spesso in gruppi numerosi sui fondali, sia rocciosi che sabbiosi. Da giovane soggiorna spesso vicino ai fondali ricchi di alghe e sulle praterie di posidonia, ma in genere vive in acque profonde. Nel periodo invernale si può spingere fino a 250 m di profondità, generalmente rimane entro i 100 metri. È distribuito in tutto il Mediterraneo e Atlantico, ma non si incontra spesso dalle nostre parti. In estate si avvicina al litorale per la riproduzione. Viene pescato con reti a strascico e attrezzi fissi, quali nasse, tremagli e palangari. Le sue carni bianche sono molto apprezzate e di buon interesse commerciale. Viene commercializzato fresco, congelato, essiccato.



I SEGRETI DEL MARE *Viaggio tra i relitti dell'Alto Adriatico*

Lo strano affondamento della «Sigrid»

di Ivana Precetti

Èra il 12 gennaio del 1977, quando il mercantile «Sigrid», battente bandiera cipriota, raggiunse il porto di Fiume e vi si ancorò circa 800 metri al largo della diga foranea. Era salpato dal porto francese Bordeaux con un carico di 174 tonnellate di macchinari industriali di grosso valore sistemati in 60 casse di legno che avrebbe dovuto scaricare nel capoluogo quarnerino. Il carico era destinato alla cartiera «Matroz» di Sremska Mitrovica. Al suo arrivo, la «Sigrid» era 24esima in fila ad aspettare il proprio turno per entrare nel porto fiumano. Per motivi di spazio, quindi, ha dovuto ancorarsi in rada una certa distanza dalla diga. Tre giorni dopo, un forte vento di scirocco cominciò a imperversare sul Quarnero, generando onde di oltre due metri di altezza. I rimorchiatori portuali, per ogni buon conto, erano in stato d'allerta nel caso in cui qualche nave avrebbe avuto bisogno di appoggio. Il capitano della «Sigrid», il tedesco Wilhelm Günther, era convinto che il suo mercantile fosse protetto a dovere, per cui non aveva allertato l'equipaggio. Più tardi venne appurato che negli attimi di tensione che seguirono, non c'era nessuno di guardia. L'intero equipaggio, formato da otto uomini, stava dormendo, sopraffatto dalla stanchezza del lungo viaggio dalla Francia. Alle 4.40 del mattino, la situazione precipitò a causa del rafforzarsi dello scirocco e il fortissimo vento girò la Sigrid a oriente verso la città. Il capitano racconterà più tardi, nel corso che delle indagini: «La nave ha iniziato improvvisamente ad avvicinarsi alla diga foranea. L'ancora sinistra non ha tenuto e si è disincagliata dal fondale. L'equipaggio si è svegliato di soprassalto ed è stato dato l'ordine di preparare il motore principale.

La nave, nel frattempo, si stava pericolosamente avvicinando alla diga. A quel punto ho dato l'allarme cercando l'aiuto dei rimorchiatori portuali. Allo stesso tempo ho ordinato ai miei uomini di avviare i motori a tutta e girare il timone a sinistra per cambiare rotta. La manovra è fallita a causa del mare in burrasca e, come se non bastasse, si è danneggiata pure l'elica. Due rimorchiatori ci hanno raggiunto due ore dopo la mia chiamata e la nave a quel punto era già andata a sbattere contro la diga.

L'urto ha sfondato la prua e l'acqua ha invaso prepotentemente le stive. Il mercantile si è inclinato di 40 gradi in pochissimo tempo. Alle 7.50 è stato salvato l'ultimo dei membri dell'equipaggio e trasferito assieme agli altri a riva. Mezz'ora dopo, la «Sigrid» era colata a picco...».

Sentendolo così, il racconto di Günther sull'accaduto potrebbe sembrare uno dei tanti a lieto fine, senza conseguenze letali. Ma in realtà, qualcosa di strano ci fu in quell'avaria nel porto di Fiume. Lo scirocco era, sì, molto forte quel giorno, ma non si trattava di un evento eccezionale. Nessuna delle 24 navi alla fonda, tranne la «Sigrid», cercarono aiuto. Quella mattina era di turno al porto il



La posizione della «Sigrid»

tenente della marina mercantile, Mladen Žiganto. Fu lui a rispondere all'SOS della «Sigrid». Si ricordò di un simile caso che lo vide coinvolto a Genova: anche quella volta soffiava un vento fortissimo e l'equipaggio fu tratto a riva mediante dei cordoni. Un sistema di salvataggio molto efficace che Žiganto decise di applicare anche nel caso della «Sigrid».

«Siamo saliti in auto e guidati da Renato Marotti ci siamo avviati verso la testa del molo – aveva raccontato Žiganto. – Non sapevamo, in quel momento, che cosa stava succedendo sulla nave ma eravamo consapevoli che l'equipaggio era in pericolo. Quando abbiamo raggiunto il posto, il mercantile si era già schiantato contro la diga e inclinato e sarebbe potuto affondare in ogni momento. Era questione di attimi. I rimorchiatori

«Sirius» e «Pluton» erano giunti in soccorso, ma ormai era inutile». I membri dell'equipaggio, svegliati di soprassalto, erano in panico e bagnati fradici.

«Siamo riusciti in qualche modo a creare un ponte tra la nave e la diga usando dei cordoni e fortunatamente gli uomini ascoltarono tutte le nostre istruzioni, senza panico. L'equipaggio, dopo l'avaria, venne trasferito all'albergo «Bonavia» e tutto finì nel migliore dei modi», raccontò Žiganto.

Il relitto giace oggi in assetto di navigazione, a circa 20 metri di profondità (la profondità massima è di 38 metri), sugli scogli alla base della diga foranea dove la nave è affondata e ciò permette l'inusuale passaggio sotto la chiglia nella zona dell'elica, perfettamente visibile, come anche il timone. Si possono visitare gli alloggi, il ponte di comando e la sala macchine (anche se questa solo per sub più esperti) e le ampie stive sono facilmente percorribili. L'albero con il sistema di trasmissione sta in verticale anche se spostato rispetto alla sua posizione originale. La particolarità del relitto è la mancanza della prua, recu-

perata assieme al carico di macchinari industriali che la nave conteneva. La «Sigrid», di dimensioni 72,30 x 10,80, fu costruita nel 1952 a Bremea, in Germania, nei

cantieri Schichau Unterweser a.g. Shipyard. Il nome originale, «Mariann», cambiò nel 1972 in Sigrid. Affondò il 15 gennaio 1977 nel porto di Fiume.



Anno V / n. 51 del 18 maggio 2010

«LA VOCE DEL POPOLO» - Caporedattore responsabile: Errol Superina

IN PIU Supplementi a cura di Errol Superina

Progetto editoriale di Silvio Forza / Art director: Daria Vlahov Horvat

edizione: MARE inpiumare@edit.hr

Redattore esecutivo: Ivo Vidotto / Impaginazione: Annamaria Picco

Collaboratori: Ivana Precetti, Roberto Venturini, Danilo Prestini, Attilio Petris,

Danijel Frka, Ferdinand Hitrec

Foto: Ivo Vidotto, Danijel Frka

Il presente supplemento viene realizzato nell'ambito del Progetto EDIT Più in esecuzione della Convenzione MAE-UPT n. 1868 del 22 dicembre 1992 Premessa 8, supportato finanziariamente dall'UI-UPT e dal Ministero Affari Esteri della Repubblica italiana.

in più