

SESTRI IN CORSA PER LA REALIZZAZIONE

Arriva la prima nave da crociera a gas

Accordo tra Viking e Fincantieri, che intanto intasca altre due unità dalla compagnia Usa

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Fincantieri incassa l'accordo (non ancora l'ordine) per due nuove unità più due in opzione da parte della compagnia americana Viking Ocean Cruises, dopo la commessa siglata lo scorso luglio per due navi da crociera da 48 mila tonnellate. Insieme all'annuncio per le due nuove navi - probabilmente simili per dimensioni e finalità a quelle già ordinate - Viking annuncia l'impegno «per una serie di iniziative congiunte con Fincantieri per lo studio della propulsione a Lng (gas naturale liquefatto)».

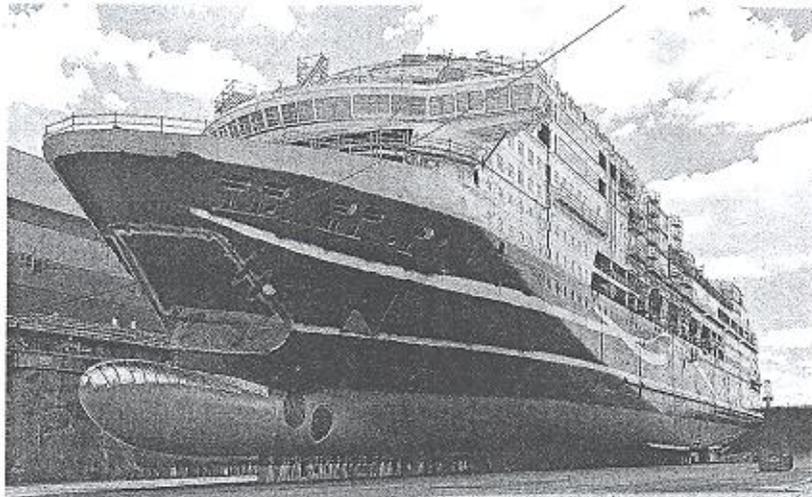
Si tratta della prima compagnia del settore crociera ad annunciare ufficialmente un impegno sul fronte delle navi alimentate a energia alternativa. Per la

verità, al momento la flotta dei "vichinghi" (se escludiamo le navi fluviali) è ancora tutta sulla carta, ma tant'è l'annuncio scopre un tema frequentato negli ultimi tempi dagli armatori: trovare

NEL SETTORE CRUISE I "vichinghi" sono i primi a lanciarsi in questo progetto

una fonte di energia alternativa che costi meno rispetto al bunker tradizionale, sempre più impraticabile per via del prezzo del greggio alle stelle. Finora nel settore crociera nessuno era venuto allo scoperto annunciando un progetto per una nave a Lng, se si escludono trattative tenute piuttosto in sordina tra la compagnia tedesca Aida Cruises (che fa capo a Costa Crociere, gruppo Carnival) e i cantieri Meyer Werft.

Sicuramente non saranno a Lng le navi dell'accordo siglato ieri, perché anche prima del contratto il cantiere deve presentare all'armatore un piano dei costi per l'intera nave. Più probabile invece che siano le due opzioni a diventare le prime navi da crociera alimentate a gas. I tempi lo permettano, visto che le prime due Viking sono in consegna una nel 2015, l'altra nel 2016.



Un traghetto della Viking Line (da non confondere con Viking Cruise) alimentato a gas naturale liquefatto

Se la compagnia di Torstein Hagen mantiene il ritmo di una nave l'anno e andasse in porto anche l'accordo annunciato ieri, si parlerebbe di un progetto da mettere in cantiere non prima del 2017. Tempo sufficiente per risolvere un bel po' di problemi che il "carburante del futuro" si porta dietro. Il tema è discusso da anni, ma è soprattutto all'ultimo Summit di Anshurjo (l'appuntamento mondiale più importante nel settore dei cantieri navali) che i produttori di motori marini hanno presentato i loro progetti su motori a gas. Fincantieri sta discutendo sia con Wärtsilä che con Rolls-Royce, le stesse valutazioni le devono fare gli armatori.

Un altro problema è derivato dalle infrastrutture. Oggi i porti che stanno sviluppando progetti per distributori di gas sono pochi. Secondo un rapporto pubblicato ad agosto dal Lloyd's Register, si tratta di Göteborg e Nynäshamn in Svezia, Zeebrugge in Belgio e Rotter-

dam nei Paesi Bassi. Tutte aree nelle quali a partire dal 2015 entreranno in vigore norme ancora più stringenti delle attuali sulle emissioni di zolfo da parte delle navi (quindi, ulteriori costi per gli armatori). Un progetto è in corso anche a Singapore, che essendo il maggiore "area di servizio" mondiale per le navi non può certo trascurare questi aspetti.

Anche perché negli altri settori del shipping, gli studi sono più avanzati. Basti ricordare il traghetto che proprio Fincantieri costruirà per il governo olandese, o il progetto - sempre per traghetto - annunciato da Lauro Shipping pochi giorni fa. Del resto, è più facile progettare una linea chiesi muove sempre tra un punto A e un punto B, piuttosto che progettare una crociera che muova in una rete di porti che comprenda dei punti di rifornimento di gas.

MOLTI OSTACOLI Difficile creare una rete di porti attrezzati

Totocantieri, in pole-position nella costruzione delle due Viking c'è Ancona, che a ottobre del prossimo anno consegnerà la nave ora in costruzione

per Compagnie di Ponant. È plausibile che anche le future unità saranno realizzate nelle Marche, sul quale pendono ancora un'opzione Silversea. Sullo sfondo ci sono: la nave Regent in consegna per il 2015 più l'opzione per il 2016, negoziata per una nave Seabourn; l'esercizio della terza opzione Oceania (che però molti danno per morta); Considerato che su Marghera pesano due opzioni, quella della SuperCosta (taglio della prima lamiera lunedì prossimo) e quella della Holland America Line (nave annunciata a Venezia), che però è data sicura a Venezia) e che Ci stellamare non ha mai fatto navi di crociera, l'ipotesi che qualcosa possa tornare a Sestri non è del tutto azzardata.

quarati@iscacoliv.it

PRESIDIO DEI LAVORATORI A ROMA E GENOVA

TAGLI AGLI STIPENDI, OGGI SCIOPERO DEI DIPENDENTI DELLE AUTORITÀ PORTUALI

••• ROMA. Oggi i circa 200 dipendenti delle Autorità portuali incroceranno le braccia per l'intera giornata contro l'applicazione, richiesta dal ministero dei Trasporti, del decreto legge 78 del 2010, che prevede non solo il blocco degli stipendi dei dipendenti delle Authority, ma anche la restituzione degli aumenti concessi negli ultimi due anni, sulla base di una sentenza del Consiglio di Stato di novembre. È previsto un presidio dei sindacati confederali Fit Cisl, Fit Cgil e Ultrasporti dalle 11.30 davanti al ministero a Roma: i lavoratori chiederanno un incontro con il viceministro Ciaffa. A Genova ci sarà un presidio a partire dalle 8.00 di mattina. «Abbiamo ricevu-

to mandato da diversi iscritti per rivolgerci ai nostri legali - spiega Ettore Tortorelli, segretario generale aggiunto della Fit Cisl - contro i provvedimenti che saranno presi in questo senso dalle Authority. Proponiamo una norma per sanare la situazione». La pioggia di ricorsi è lo spettro ventilato dal presidente di Assoport, Luigi Merlo, specialmente sulla retroattività della norma. I dipendenti delle Autorità portuali non hanno contratto pubblico, ma privato. Si tratta del contratto-porti. Il rischio è che se si bloccano gli aumenti ai dipendenti delle Authority, non si può rinnovare il contratto per i lavoratori delle aziende terminalistiche e degli altri soggetti al contratto.