

L'ANNUNCIO AL FORUM DI CERNOBBIO ORGANIZZATO DA CONFTRASPORTO

Traghetti, alleanza Onorato-Aponte

Il patron di Moby: «Creiamo un network forte in alternativa al gruppo Grimaldi»

IL CASO

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Alla luce del sole l'alleanza fra Vincenzo Onorato e Gianluigi Aponte, due dei maggiori armatori italiani, per lo sviluppo delle Autostrade del mare. «Il comandante Gianluigi Aponte e io - ha detto ieri Onorato al Forum di Cernobbio organizzato da Confratrasporto - abbiamo deciso di unire le forze, cioè Gnv, Snav, Moby e Tirrenia, per creare un network alternativo che serva gli autotrasportatori, i nostri clienti».

Grandi navi veloci (Gnv) e Snav fanno parte del gruppo Aponte, il cui fiore all'occhiello è un'altra compagnia, Msc, con i suoi due rami dedicati rispettivamente a container e crociere. Moby e Tirrenia sono invece controllate da Onorato Armatori. La collaborazione fra i due gruppi è in atto da qualche tempo. «Abbiamo in essere un accordo commerciale con Tirrenia e Moby che consente di offrire alla clientela merci un network più esteso», confermano da Gnv. Ma le parole di Onorato a Cernobbio vanno ben oltre la semplice promozione comune di servizi e prefigura un'alleanza strategica. Da un lato l'armatore, parlando di «network alternativo», arruola il collega Aponte nel suo braccio di ferro commerciale con il concorrente Emanuele Grimaldi per la leadership sulle rotte dei traghetti italiani. Dall'altro, enfatizzando l'importanza del nuovo network, prelude a ulte-



Un traghetto Gnv (Aponte) e uno Tirrenia (Onorato) in porto a Genova

BALOSTRO

riori passaggi che porteranno a un legame più stretto fra i due gruppi. «Siamo agli albori di questa collaborazione», ha detto Onorato a *Il Secolo XIX/The Medi Telegraph*, senza specificare fino a che punto si spingeranno le sinergie fra i due gruppi. In un periodo in cui lo shipping internazionale è interessato da acquisizioni e fusioni anche di grandi dimensioni, nessuna ipotesi può essere esclusa. Sicuramente si andrà oltre l'accordo commerciale e l'obiettivo non è semplicemente una sinergia per risparmiare. «L'intesa - ha spiegato Onorato - non è finalizzata a una razionalizzazione, ma a creare un solo network di linea più forte. Questo accordo passa anche attraverso l'apertura di nuo-

ve linee». Insomma, il prossimo passo sarà la condivisione delle rotte, norme anti-trust permettendo. A proposito di nuove linee, Tirrenia sta per lanciare un collegamento da Genova, per Livorno, Catania e Malta. Si tratta della nuova versione di un servizio che era stato annunciato quest'estate. Doveva cominciare a operare lo scorso settembre e in origine

era limitato a Livorno, Catania e Malta. Invece non ha potuto partire alla data fissata e adesso Onorato lo rilancia in una nuova veste, allargata al capoluogo ligure: «Abbiamo come deadline per l'inaugurazione del servizio il prossimo 24 novembre».

I tempi dell'intervento di Cernobbio non sono casuali. Il giorno precedente, Ema-

nuele Grimaldi aveva presieduto a Roma l'assemblea di Confitarma, criticando il governo riguardo a una nuova legge sulle navi che battono bandiera italiana. Ieri Onorato ha attaccato Grimaldi. «Il network - ha chiarito - è una risposta a Grimaldi, per dare un'alternativa agli autotrasportatori». E gli ha anche risposto riguardo al decreto legislativo, ancora in discussione alle Camere, sul registro navale internazionale, che a Confitarma non piace e che Onorato difende. La polemica fra i due armatori su questo punto dura ormai da alcuni mesi e si intreccia con la concorrenza commerciale fra le rispettive compagnie. Nel frattempo Onorato ha anche lasciato Confitarma.

Secondo Grimaldi, l'obbligo contenuto dal decreto di imbarcare personale esclusivamente italiano o comunitario sulle rotte di short sea shipping «farà perdere competitività alla bandiera italiana, con l'inevitabile trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria». Affermazioni che il presidente di Moby non prende sul serio: «Quelle di Confitarma sono frotole, minacce finì a sé stesse. Confitarma continua a difendere privilegi, senza tener conto che gli armatori, come tutte le imprese, hanno una responsabilità sociale». Secondo Onorato non ci sarebbe il rischio di un cambio di bandiera perché «anche se una compagnia la cambiasse, per le norme sulla stabile organizzazione dovrebbe comunque pagare le tasse in Italia».

www.themeditelegraph.it

IN VIETNAM

Armatori, tre nuove eco-petroliere per d'Amico

ROMA. Dis, d'Amico International Shipping, ha varato nel cantiere vietnamita di Hyundai Vinashin tre nuove navi eco-ship: una handysize e due medium range. L'investimento complessivo per le tre navi ammonta a 104 milioni di dollari. Con la consegna della Cielo di Salerno, avvenuta lo scorso 21 ottobre, la flotta di d'Amico International Shipping conta 51,8 navi. La consegna della High Wind è prevista per la prima metà di novembre 2016, mentre l'High Challenge sarà operativa per inizio 2017. La handysize denominata Cielo di Salerno ha una lunghezza di 184 metri, e una larghezza di 27,4 metri, consentendo un trasporto di 39.000 dwt. Le due medium range sono costruite per garantire una capienza pari a 50.000 dwt, potendo contare su una larghezza di 32,20 metri a parità di lunghezza (183 metri). Una delle navi è già stata noleggiata ad una major internazionale del petrolio per 3 anni. Le altre due saranno impiegate sul mercato spot. Le tre navi sono state costruite con una medesima filosofia, quella peculiare delle eco-ship: alla capacità di ridurre notevolmente l'impatto ambientale, consentendo contemporaneamente minori consumi di carburante e quindi di emissioni, si aggiunge anche una grande versatilità, in quanto possono trasportare contemporaneamente fino a nove differenti tipologie di carico all'interno dello stesso viaggio, grazie alla separazione del sistema di stoccaggio e di pulizia delle cisterne.

NUOVA LINEA
Tirrenia pronta a lanciare da Genova un nuovo servizio su Malta

LOTTA SUL REGISTRO
Il numero uno di Cin: «Confitarma difende solo i privilegi»