

ASSOCIAZIONE NAUTICO LEON PANCALDO



LA VOCE
DELL'A.L.P.

www.alpleonpancaldo.org
info@alpleonpancaldo.org

A.L.P. ESTRATTO AUTONOMO DELLA RIVISTA VILLACAMBIASO

N° 28 - Settembre 2016 - Redazione A.L.P. - Via Torino, 22 R - 17100 Savona - Tel: 349/6863819 - E-mail: vintera@villacambiaso.it

PRANZO DEI CAPITANI A MADONNA DEL MONTE

Sabato 25 Giugno 2016 per il 50° del conseguimento diploma Allievo



INAUGURATO IL NUOVO CANALE DI PANAMA

La più grande infrastruttura ingegneristica della storia

Lo shipping cambia, con una velocità che solo 10 (ma forse anche 5) anni fa non era possibile prevedere. Siamo a cambiamenti epocali, come quando si passò dalla vela al motore. Con l'apertura, lo scorso agosto, del nuovo canale di Suez ed ora con quella del nuovo canale di Panama dalle enormi capacità che si affacciano sul mercato, l'offerta di stiva sarà illimitata. Ma le conseguenze si notano subito, in quanto navi che fino all'anno scorso erano più che attuali si trovano obsolete e da eliminare perché piccole ed antieconomiche. Purtroppo in Italia siamo molto indietro in quanto le strutture sono insufficienti, come anche le strade, le ferrovie necessarie, ecc.

Cap. L. C. Riccardo
Roemer de Rabenstein

La nave portacontainer Cosco Shippiig Panama ha inaugurato il nuovo canale di Panama, tagliando il nastro d'ingresso nelle chiuse dell'Atlantico.

Sette anni di lavori, quarantamila persone dei cantieri, se miliardi di dollari di spesa. Sono solo i numeri dell'ampliamento del canale (le nuove chiuse sul lato sia dell'Oceano Pacifico sia dell'Atlantico) che permettono il pas-

saggio di navi con una portata oltre tre volte le attuali.

L'opera –inaugurata alla presenza del presidente panamense Varela, che ha chiamato nel Paese centroamericano capi di Stato e di governi di molte nazioni– è dal punto di vista ingegneristico, e non solo, la più ambiziosa mai realizzata al mondo. Ed è molto "made in Italy". Sono infatti italiane le paratoie costruite dalla Cimolai, il cuore tecnologico del progetto che ha permesso di battere inaspettatamente la concorrenza statunitense per rinnovare quanto fatto dagli Usa all'inizio del secolo. Lo sono il software operativo e molti dei materiali di costruzione speciali, è italiana la guida operativa della Salini Impregilo che, al 48% del consorzio costruttivo alla pari della spagnola Sacyr, poco più di due anni fa sbloccò il contenzioso con Panama. Almeno per concludere i lavori.

«Sette anni fa –dice il ceo di Salini Impregilo, Pietro Salini– iniziava per noi un lungo viaggio che rappresentava la sintesi tra sogno e sfida che ogni imprenditore e ogni uomo vorrebbe vivere una volta nella vita: realizzare l'opera capace di cambiare il commercio mondiale».

Per l'arbitrato internazionale su quasi tre miliardi di extracosti certificati, i cui primi risultati hanno dato ragione



ai costruttori, ci vorranno anni, ma intanto la rivoluzione dei commerci marittimi mondiali è cominciata. Dalle nuove chiuse del canale potranno infatti passare navi con un carico che può arrivare a 14.000 container contro il massimo attuale di 4.400. Per costruirle sono cambiati i cantieri di mezzo mondo, mentre i porti del Pacifico e dell'Atlantico –specie statunitensi– hanno già realizzato giganteschi lavori per poter accogliere le nuove unità, con un indotto generato di circa 20 volte il costo dell'opera, quindi oltre i 100 miliardi di dollari. Qualche cambiamento anche per l'Italia? «Sì, se si saprà cogliere», rispondono gli operatori del settore. L'ampliamento del canale di Panama coincide infatti

con quello di Suez e potrebbe mettere il Mediterraneo al centro di molte rotte. Oggi nel "Mare nostrum" transita il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% per rotte. L'Italia è terza in Europa per traffico merci con 473 milioni di tonnellate e prima nei Paesi Ue nel corto raggio. In vent'anni il numero dei container movimentati nei 30 maggiori porti del Mediterraneo è cresciuto del 425% con un tasso medio del 21 % annuo. Ma servono novità, sia nelle Autorità portuali sia nelle infrastrutture: i principali porti italiani soffrono ancora troppo la concorrenza nel Mediterraneo.

A.A.N.

Da "Il Secolo XIX" del 27/06/2016

PORTACONTAINER, È RECORD DEMOLIZIONI

Effetto Panama: l'allargamento del canale mette fuori gioco le navi piccole

Le grandi pulizie di primavera nello shipping sono cominciate d'inverno. Perché è da gennaio che il numero di navi mandate a demolire ha cominciato a crescere, sino ad arrivare al picco registrato alla fine di maggio. In cinque mesi la flotta mondiale ha perso 457 navi. È record e se continua così, come sottolinea Clark-

sons uno principali analisti mondiali dello shipping, il 2016 sarà ricordato come l'anno delle demolizioni. Quasi 26 milioni di tonnellate di capacità sono state mandate nei cantieri che smontano le navi e vendono l'acciaio sul mercato: India, Bangladesh, Pakistan e Turchia su tutti. A finire sulle spiagge dei cantieri di questi paesi,

sono state soprattutto le portarinfuse: il mercato soffre da tempo di eccesso di stiva e gli armatori stanno provando a porre rimedio: 262 navi di questo tipo sono state demolite, per un totale di 20,2 milioni di tonnellate di stazza lorda. Da sole le bulker valgono il 79% del mercato. Il trend è consolidato, perché se in termini assoluti le cifre erano inferiori, anche nel 2015 gli armatori hanno preferito soprattutto sbarazzarsi delle portarinfuse. Non sono solo le navi più vecchie a finire la propria vita operativa in qualche cantiere asiatico, ci sono anche diverse unità più recenti.

I dati però più sorprendenti arrivano dal settore contenitori. Le portacontainer mandate a demolire sono state 70 nei primi cinque mesi del 2016. Dal mercato quindi sono scomparsi 217 mila teu di capacità e 3 milioni di tonnellate di stazza lorda. E la "quota di mercato" conquistata da questo tipo di navi si alza, arrivando all'11% del totale delle unità demolite, in salita cioè di sette punti. La crisi che sta attraversando il settore c'entra,

ma sino ad un certo punto: l'apertura del rinnovato canale di Panama, permetterà a navi più grandi di poter transitare sul passaggio tra Pacifico e Atlantico. Così le navi più piccole ora non sono più necessarie per quella rotta e finiscono per essere demolite. Non solo: Pechino continua a elargire sussidi alle compagnie cinesi che riducono la capacità. Lo scopo è costringere le compagnie a svecchiare la flotta, compensando con fondi statali le spese sostenute per gli ordini di nuove navi. Così ad esempio, il gigante Cmes, ha recentemente ottenuto 116 milioni. I prezzi delle demolizioni invece continuano a essere bassi. In Bangladesh le quotazioni sono tra i 290 e i 340 dollari per tonnellata lorda. I cantieri dei vari paesi si fanno concorrenza anche sui 15/20 dollari pur di avere lavoro, sperando con i grandi numeri di compensare i pochi guadagni.

Simone Gallotti

www.themeditelgraph.it

Da "Il Secolo XIX" del 18/06/2016

