

The INTERNATIONAL PROPELLER CLUB

TO PROMOTE, FURTHER AND SUPPORT
MERCHANT MARINE TRANSPORTATIONS AND
COMMUNICATIONS, TO PROMOTE COMMERCE,
PUBLIC RELATIONS AND CULTURAL
EXCHANGES



Port of Trieste

c/o **ASSOCIAZIONE AGENTI
MARITTIMI FVG**
Via Coroneo, 16 - 34133 TRIESTE
Tel. 040 370343 - Fax 040 3477178
E-mail propellerclubs@gmail.com

Trieste, 28 Febbraio 2014

GIGANTISMO NAVALE, SI INIZIA AD INDIVIDUARE UNA DIMENSIONE OTTIMALE
FORSE TRA I 12 E I 15MILA TEU LA PORTATA IDEALE PER LE FULL CONTAINER

Un range compreso tra i 12.000 e i 15.000 Teu per le navi full container potrebbe essere l'ideale per ottenere il massimo delle economie di scala, senza subire le altre criticità, legate a sicurezza, infrastrutture di terra e sostenibilità ambientale. E' questa la conclusione alla quale si è arrivati ieri a Trieste in occasione dell'incontro "IL GIGANTISMO NAVALE: PLUS E MINUS", durante il quale si è parlato anche di navi da crociera e che ha visto come relatori Maurizio CERGOL, responsabile Marketing e sviluppo nuovi concept di FINCANTIERI, Giacomo BORRUSO, presidente I.S.T.I.E.E., Diego TOMAT, responsabile Ufficio sicurezza della Capitaneria di Porto di Trieste e il dirigente delle Assicurazioni Generali, Eugenio Caropresi.

L'International Propeller Club Port of Trieste ha inteso dare seguito, con questo dibattito, all'incontro della conviviale di gennaio, durante il quale era stato presentato l'ultimo libro di Sergio Bologna, che sviluppa il tema del gigantismo navale dal punto di vista dell'investimento finanziario.

In apertura di serata, l'ingegner Cergol ha fatto il punto della situazione per quanto riguarda Fincantieri, che negli ultimi 25 anni ha consegnato ben 63 navi da crociera.

Illustrando le ultime tendenze, Cergol ha sottolineato come, sempre più di frequente, le mega navi da crociera diventano esse stesse la destinazione del viaggio, pur richiedendo enormi investimenti anche in termini di infrastrutture capaci di accoglierle. "Grandi navi, grandi disastri?" si è chiesto Cergol. "Si rischia molto di più in taxi", ha detto il dirigente Fincantieri, concludendo che le navi del futuro potrebbero essere di dimensioni ancora maggiori.

Eugenio Caropresi di Assicurazioni Generali ha spiegato come, in campo assicurativo, le difficoltà per gestire la questione del gigantismo navale derivino dall'affrontare casistiche mai valutate prima, dai maggiori rischi di collisione e dalla necessità di poter disporre di mezzi tecnici di non facile reperibilità in caso di incidente.

Il professor Borruso, oggi a capo dell'Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea ha trattato l'aspetto economico della corsa a navi sempre più grandi. "Gigantismo vuol dire anche P3", ha detto Borruso citando la joint venture tra le maggiori compagnie di navigazione, sostenendo che esistono vari modelli per valutare il costo della nave per Teu trasportato e che le dimensioni ottimali in assoluto forse non esistono, dipendendo da quale sarà l'utilizzo della nave.

E' toccato al Capitano di Fregata Diego Tomat, rientrato a Trieste dopo avere diretto la Capitaneria

di Gioia Tauro, trattare i temi più sensibili quali sicurezza umana e ambientale. “Purtroppo in Italia e anche in Europa, per quanto riguarda la sicurezza, di solito si interviene con una svolta tecnica all'indomani di una tragedia” ha detto Tomat sottolineando come l'elemento umano resti una criticità per le meganavi.

“La prevenzione ha costi che non sempre si riescono ad affrontare – ha proseguito Tomat – e va spiegato che il gigantismo navale determina maggiori quantità di inquinanti a bordo e necessità di alzare gli standard di addestramento per gli equipaggi delle navi passeggeri”. Per il C. F. Tomat le navi sempre più grandi sono una grossa sfida, e non solo in termini di sicurezza.

Le conclusioni dell' interessante e numerosamente partecipata serata, terminata con un lungo dibattito tra i presenti, sono state affidate al Presidente Fabrizio Zerbini, che ha illustrato l'attuale situazione del Porto di Trieste. “Il nostro scalo – ha detto il Capitano Zerbini – è già strutturato/equipaggiato per accogliere navi di grandi dimensioni. E con qualche ulteriore investimento sarà in grado di gestire navi da 12.000/15.000 Teu, proprio le dimensioni che potrebbero costituire l'optimum così come indicato da alcuni esperti nel corso della serata, ed anche altre di ancora maggiori dimensioni/capacità viste le opportunità fornite dai fondali naturali di 18 m e dall'ampiezza del bacino d'evoluzione prospiciente il terminal contenitori ” .