



## Porto di Napoli Cuore pulsante del Mediterraneo

Il Porto di Napoli cresce ogni giorno di più grazie alla forza di idee innovative, di risorse e di imprese impegnate a farne un punto di connessione aperto su mondi diversi.

Dal turismo, al traffico commerciale, alla cantieristica il Porto di Napoli è il cuore pulsante di un sistema che aggrega strutture, servizi, capacità per essere sempre di più il luogo in cui il mare unisce le genti, le culture, le imprese.



**AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI**  
Prenotiamo il futuro

[www.porto.napoli.it](http://www.porto.napoli.it)

Piazzale Pisacane 80133 Napoli. Tel. 081 22 83 111. Fax 081 20 68 88

## Una vera Principessa per l'allibo delle rinfuse

Performance sbalorditive della nuova gru galleggiante inventata da Logmarin (RINA), Interprogetti & C. per le operazioni nel Borneo

Ha superato le aspettative la performance del nuovo 'marchingegno' concepito a Genova dai cervelli di Logmarin Advisors Srl (Gruppo RINA) ed attualmente impegnato in operazione di allibo di rinfuse secche nel Borneo. "La caricazione della terza nave Xin Sheng è avvenuta con una media giornaliera di 18.588 tonnellate" esulta Mario Terenzio (Logmarin), 'papà' dell'innovativa *floating crane*, il quale non lesina un po' di sano campanilismo. "Fa piacere constatare come, nella spesso bistrattata Genova, sia nata l'idea (Logmarin), il progetto (Logmarin e Interprogetti), la classificazione (RINA), la supervisione in cantiere (RINA e Logmarin), il training dell'equipaggio e l'assistenza al *commissioning* del mezzo, costruito nelle Filippine". La Princesse Abby, realizzata materialmente dalla tedesca Liebherr insieme alla Interprogetti, è una *floating crane multipurpose* per il transhipment in mare aperto di tipo decisamente



innovativo, utilizzata dall'armatore proprietario, la compagnia di navigazione PT Mitra Swire CTM; quest'ultima è una joint venture costituita in Indonesia tra PT Mitra Bahtera Segarasejati (MBSS) e Swire CTM Bulk Logistics (a sua volta frutto di un'intesa tra la società di trading Swire, tramite la controllata China Navigation, e la società monegasca C Transport Maritime

di shipmanagement della flotta DryLog, che fa capo al Ceres Shipping Group, *Ship2Shore n. 18/2008*). A inizio novembre si è compiuta la prima operazione di allibo a Muara Pantai nel Mar di Sulawesi (East Kalimantan) trasbordando oltre 80.000 tonnellate di carbone dalla nave PT Berau sull'unità oceanica panamax Navios Prosperity ad una media giornaliera di 16.000 tonnellate, quando ancora si era nella fase di rodaggio dell'equipaggio e delle attrezzature, poi rapidamente migliorata già a partire dalla terza operazione di transhipment. Secondo gli ideatori la gru galleggiante Princesse Abby, dotata di una capacità di stoccaggio di oltre 3 mila tonnellate, permette un risparmio di costi rispetto ai modelli standard tra il 15% ed il 28%. Inoltre l'unità, essendo di tipo multipurpose, può essere attrezzata per caricare acciai, container, heavy lift ed altro, oltre ad essere autopropulsa.

A.S.

## RO-RO

## Italoro ammaina il tricolore

Puglia Navigazione, oberata di debiti, si appresta a cedere le tre unità, acquisite due anni fa da Tirrenia

Sembra avviarsi a conclusione l'odissea delle tre unità Italoro di Puglia Navigazione, bloccate da settimane in diversi porti, in due casi su tre con i rispettivi equipaggi (o quel che ne resta dopo le inevitabili 'fughe' per mancata corresponsione degli stipendi), a causa delle traversie finanziarie della compagnia, il cui bilancio 2007 si è chiuso con una perdita di esercizio di 4,2 milioni di euro. Come confermato da Francesco Colella, consulente di Puglia Navigazione, "la trattativa per la cessione delle tre navi è ben avviata e in pole position c'è OM Roroline, anche se la cifra complessiva di 20 milioni di euro di cui si è scritto in Francia non corrisponde a quella per cui stiamo negoziando".

Mentre Italoro Three è tutt'ora bloccata a Genova per un sequestro cautelativo ottenuto da alcuni fornitori della società (Comin, Sarda Bunkers, Agenzia Marittime Unite di La Spezia), Italoro One (*Ship2Shore n.36 e 42/2008*) infatti, ha subito analoga sorte nel porto di Seyne-sur-

Mer, presso Tolone, dove ad inizio novembre avrebbe dovuto cominciare un servizio bisettimanale con Sousse, in Tunisia, noleggiata appunto da OM Roroline, compagnia guidata dall'olandese di origini tunisine Jamel Omrani. Sennonché, a pochi giorni dal debutto, anche questa nave è stata bloccata. Motivo per cui Omrani, "per rassicurare i clienti caricatori sulla solidità del loro partner", avrebbe deciso di procedere all'acquisto della stessa, dichiarando di voler acquisire a stretto giro di posta anche le due gemelle e far partire la tratta Brégaillon-Sousse entro la fine dell'anno, giacché, secondo quanto rivelato ad una testata francese, la prima nave sarebbe stata già ceduta e starebbe quindi a Puglia Navigazione di procedere al pagamento dei debiti relativi (fra cui il principale è imputabile al servizio di bunkeraggio) per consentire il rilascio di Italoro One.

Italoro Two è invece in disarmo ad Augusta dall'aprile scorso, dopo che il RINA ha negato



Jamel Omrani, probabile nuovo armatore della nave e delle sue gemelle, posa davanti ad Italoro One

il rinnovo della certificazione a causa di alcune riparazioni strutturali di cui necessiterebbe l'unità e a cui la compagnia, date le difficoltà economiche, non ha ancora proceduto. Secondo quanto dichiarato da Colella "la trattativa dovrebbe chiudersi a giorni, dopodiché il consiglio di amministrazione della società deciderà se e come proseguire l'attività armatoriale".

Andrea Moizo