

EEA REGISTERED COMMERCIAL FLEET BY FLAG

	GT	N°	DWT
GREECE	40.976.786	1.552	71.752.774
MALTA	35.798.514	1.674	58.337.183
CYPRUS	21.256.278	1.058	33.024.591
UNITED KINGDOM	17.986.449	1.409	19.245.819
NORWAY	17.811.879	1.656	22.687.877
ITALY	16.081.364	1.522	17.682.203
GERMANY	15.338.852	854	17.660.223
DENMARK	10.956.103	639	13.319.512
NETHERLANDS	7.325.561	1.192	7.828.866
FRANCE	6.450.605	591	8.019.016
BELGIUM	4.177.079	182	6.477.952
SWEDEN	4.171.032	463	2.536.276
SPAIN	2.660.317	552	2.538.814
GIBRALTAR REGISTER	1.992.025	295	2.509.570
FINLAND	1.531.816	270	1.212.201

Fonte: ECSA Clarksons (dati al 1 luglio 2010)

GRAFICI **IL SECOLO XIX**

COMMERCIAL WORLD FLEET DISTRIBUTION

FLAG	GT	N°	DWT
PANAMA	198.608.799	8.231	304.996.156
LIBERIA	97.746.241	2.581	153.173.508
MARSHALL ISLANDS	55.694.589	1.540	89.608.067
BAHAMAS	50.237.820	1.478	67.724.833
HONG KONG	49.183.082	1.649	82.588.837
SINGAPORE	42.699.746	3.040	64.462.277
GREECE	40.976.786	1.552	71.752.774
MALTA	35.789.514	1.674	58.337.183
CHINA P.R.	33.428.941	3.802	52.811.827
CYPRUS	21.256.278	1.058	33.024.591
UNITED KINGDOM	17.986.449	1.409	19.245.819
NORWAY	17.811.879	1.656	22.687.877
ITALY	16.081.364	1.522	17.682.203
GERMANY	15.338.852	854	17.660.223
UNITED STATES	14.32.257	3.960	14.446.919

Fonte: ECSA Clarksons (dati al 1 luglio 2010)

GRAFICI **IL SECOLO XIX**

no. Il Presidente di Confitarma, **Paolo d'Amico**, eletto recentemente al vertice della **Federazione del Mare**, ha ricordato l'importanza del cluster marittimo italiano che produce mediamente beni e servizi per un valore di 36,5 miliardi di euro l'anno pari al 2,7% del PIL.

Con il sostegno di **Confitarma** (230 gruppi armatoriali per oltre 1000 navi impegnate sulle rotte nazionali ed internazionali ndr) l'armamento italiano è riuscito, meglio di altri, a mantenere aperti i canali di comunicazione con il sistema finanziario puntando sullo sviluppo di relazioni istituzionali sempre più strette.

In questo quadro, va sottolineato l'inevitabile declino della flotta pubblica con il caso della privatizzazione **Tirrenia** tutt'altro che risolto nel momento in cui andiamo in stampa. Sul tavolo del commissario straordinario **Giancarlo D'Andrea** non è ancora stata depositata l'offerta regina che potrebbe dare una svolta ad un consistente pezzo di storia della marineria italiana; i privati tentennano, i tempi sono cupi, il tempo stringe mentre l'Unione europea chiede di chiudere la pratica entro aprile.

Anche questa, a ben vedere, è una storia dello shipping tutta italiana che promette altre sorprese mentre il mondo globalizzato corre intorno a noi. #

(A cura della redazione)

Policy e gestione della flotta d'Amico

MIRCO RAFFAELLI

La gestione in proprio di una flotta, indipendentemente dal numero delle navi e dalla loro tipologia, richiede un'organizzazione capace di abbinare capacità operative e conoscenze tecniche. Fattori, questi, che si abbinano ad un'attenta politica aziendale mirata a mantenere alti standard qualitativi. «E' infatti molto importante tenere sotto controllo i cosiddetti aspetti documentativi - conferma l'ingegnere **Fabio Tagliavia**, responsabile dell'ufficio tecnico del Gruppo d'Amico, sottolineando la particolare attenzione riservata alla formazione sia del personale di bordo, sia del personale tecnico di terra». Attualmente il gruppo d'Amico conta una flotta di una quarantina di navi, tra cisterne, bulkers e fullcontainers, impiegate nelle rotte internazionali.

Quattro nuove navi ordinate in Corea, saranno consegnate quest'anno alla compagnia armatrice italiana.

Il ruolo principale dell'ufficio tecnico è quello di garantire la prontezza tecnico-operativa in accordo ai Regolamenti e ai requisiti di Classe, Amministrazione di bandiera, sicurezza e ambiente in ottemperanza alle normative internazionali vigenti.

«Quest'area strategica precisa ancora Tagliavia - è sempre stata oggetto di attività di miglioramento nello sviluppo di risorse umane»



Una bulk carrier del Gruppo d'Amico

Quali sono le funzioni principali del vostro ufficio tecnico?

Lavoriamo innanzitutto alla pianificazione delle visite periodiche di bordo che rappresentano l'aspetto fondamentale della nostra filosofia di lavoro impostata sul miglioramento qualitativo continuo della nostra flotta che può essere garantito dalla prevenzione e, laddove accade, dall'analisi delle eventuali failure del sistema nave.

Vanno inoltre ricordati gli aspetti legati all'aggiornamento del nostro personale tecnico di terra e di bordo perchè la nostra filosofia è imperniata essenzialmente sugli alti standard qualitativi che devono caratterizzare i nostri servizi marittimi.

Quante visite a bordo sono previste annualmente?

Generalmente, effettuiamo dalle tre alle cinque visite l'anno per ciascuna nave della nostra flotta della durata media di circa una settimana.

Si tratta di interventi che gli ispettori della nostra compagnia, svolgono in modo rigoroso, seguendo tutte le procedure previste in materia di sicurezza della navigazione, efficienza operativa della nave e grado di preparazione dell'equipaggio.

Insistete molto sull'aspetto formativo?

Naturalmente e non potrebbe essere altrimenti perchè la formazione oggi rappresenta il fabbisogno primario per aziende che operano nel settore dello shipping. #