

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Super commessa di Saipem per San Giorgio del Porto a Marsiglia

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 15th, 2022

“Il calendario della prima parte del 2023 è ancora un po’ carente, ma abbiamo appena vinto un importante bando di Saipem per il rinnovo del Castorone, posacavi da 325 metri di lunghezza, che resterà in cantiere 6 mesi, di cui cinque nel bacino numero 10”.

L’annuncio della nuova commessa è stato dato da Pierenrico Beraldo, presidente del Chantier Naval de Marseille, società navalmeccanica francese controllata al 66,6% da Genova Industrie Navali, al magazine transalpino *Le Marin*, nell’ambito di un’intervista volta a fare il punto sull’attività di uno dei maggiori player del Mediterraneo nell’ambito delle riparazioni navali. Un surplus d’attenzione mediatica motivato da una parte dal fatto che, come riferito dallo stesso Beraldo, “i risultati finanziari sono stati negativi negli ultimi tre anni, aggravati dal covid nel 2020”, e dall’altra dalla recente separazione dal direttore del cantiere Jacques Hardelay, ex numero uno dei cantieri statali Stx France di Saint Nazaire, “col quale continuiamo comunque a collaborare: non ci sono stati stravolgimenti nella linea strategica”.

Citando fra le commesse più significative un lavoro svolto a settembre su Norwegian Escape e un’operazione autunnale sulla Riviera di Oceania (rifacimento di un centinaio di cabine), Beraldo ha evidenziato come il focus di Cnm resti sulle crociere, pur “nutrendo grandi speranze sul settore delle metaniere”.

Di fronte a una concorrenza agguerrita – il manager cita Malta e Cadice (Palumbo) e Palermo (Fincantieri) – l’atout di Cnm restano per Beraldo le infrastrutture (il cantiere ha in uso il più grande bacino del Mediterraneo, il numero 10, da settembre peraltro dotato nuovamente di barca-porta, rimessa a nuovo da Gin nella sua società Piombino Industrie Marittime), anche non è mancato l’invito alla proprietà concedente (l’Autorità portuale di Marsiglia) a potenziare la dotazione delle gru (“quelle mobili che dobbiamo noleggiare rappresentano un costo notevole”).

Spazio nell’intervista anche per il rapporto fra i cantieri marsigliesi e quelli gestiti a Genova (e non solo) da San Giorgio del Porto e T. Mariotti, azionisti principali di Gin: “La gestione commerciale è comune, ma le infrastrutture dei due porti sono complementari e ci consentono di ampliare la platea di clienti servibili” ha detto il giovane manager, rintuzzando in conclusione la stoccata dell’intervistatore sul frequente ricorso a lavoratori in distacco (dall’Italia): “Gli armatori sono abituati a lavorare con squadre che conoscono bene e che li seguono da una commessa all’altra. Un

cantiere come il nostro rappresenta soltanto il 20% circa dei costi di un'importante sosta tecnica. Ma noi abbiamo rinforzato l'organico portandolo a 160 lavoratori stabili a Marsiglia, livello simile a quello di San Giorgio a Genova (180 dipendenti). Ma è un fatto che reperire personale con le competenze necessarie è più difficile a Marsiglia che in Italia. Ragion per cui cerchiamo di investire sulla formazione dei giovani”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 15th, 2022 at 10:36 pm and is filed under [Cantieri](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.