

# Progeco consegna a Saipem l'Ersai 4

Il Gruppo livornese prosegue la sua espansione all'estero e nel business offshore

A dodici mesi dall'assegnazione dell'incarico, il gruppo livornese Progeco è pronto a consegnare a Saipem l'Ersai 4, l'ultima workshop storage barge che andrà a rinforzare il parco navale già impiegato in Kashagan.

Nata per fungere da modulo officina a supporto delle altre imbarcazioni del parco navale e delle attività che vengono svolte nell'area di estrazione, l'ERSAI 4 presenterà anche una estesa area uffici per circa 100 persone, una magazzino vernici, un magazzino per raw materials, gas e consumabili, una control room per l'impianto elettrico e di condizionamento. Questo importante contratto di conversione del valore di 6,5 milioni di euro acquisito da Varisal (società mista tra AGIP KCO e

SAIPEM) prevedeva pesanti modifiche nel general layout, visto che i due ponti superiori (main deck e weather deck) verranno eliminati per permettere il trasferimento del vessel attraverso i canali Volga-Don. "L'ex-traghetto Split, che fino a un anno fa faceva la spola fra le isole croate, è pronto per essere trasferito nel Mar Caspio dopo un intenso lavoro di conversione che presenterà un'estesa area uffici per circa 100 persone, una magazzino vernici, un magazzino per raw materials, gas e consumabili, una control room per l'impianto elettrico e di condizionamento" spiega il vice presidente, Massimo Bottoni. "L'intero lavoro di conversione è stata svolta dalla controllata Progeco Bulgaria presso la nostra officina manifatturiera che dista poche centinaia di metri dalle banchine del porto di Varna e del porto privato di Les Port".

Le attività del gruppo Livornese nel settore offshore e della cantieristica sono decollate dal 2011 con il processo di internazionalizzazione che ha portato allo sbarco di Progeco in Romania (dove sono concentrate le attività di ingegneria per la parte oil & gas) e in Bulgaria (impegnati prevalentemente in attività di metalmeccanica per la costruzione di piattaforme offshore, pressure vessels, colonne di distillazione e serbatoi di stoccaggio). "Dalle banchine dei porti sui quali l'impianto è affacciato possono essere agevolmente caricare su barge e trasportare gli impianti prodotti a condizioni estremamente vantaggiose in tutta l'area Mediterranea, Medio Orientale, del Mar Caspio e del Mare del Nord" prosegue



Bottoni anticipando che per l'inizio del prossimo anno è stato già pianificato un importante programma di investimenti per ampliare le strutture e i magazzini in Bulgaria. "In questo periodo oltre al lavoro completato per l'Ersai 4 siamo stati impegnati per Melrose nella costruzione di una piattaforma tripode installata nel Mar Nero non distante dal porto di Costanza mentre attualmente stiamo costruendo una piattaforma da 600 tonnellate con una base di 37 per 40 metri che servirà per il primo impianto eolico off-shore che sorgerà al largo della Puglia e sarà gestito da BluH Group".

Dal settore oil & gas alle energie rinnovabili il passo è stato breve per un Gruppo che da trent'anni lavora a stretto contatto con diversi colossi dell'industria come Saipem, Finmeccanica, Ansaldo, Agip e BluH solo per citarne alcuni. Il Gruppo Progeco vanta un fatturato consolidato di 18 milioni di euro (in crescita rispetto agli esercizi passati) e tre sedi in Italia (Rosignano marittima, Pomarance e Venezia) alle quali si aggiungono le sedi estere delle società partner Engeco Rom, Progeco Bulgaria (180 dipendenti compreso l'indotto) e Prokap.

Nicola Capuzzo

# Bruno Dionisi vara un nuovo concetto di shipmanagement

"Con il mercato basso l'attenzione ai costi e l'esperienza dei tecnici sono ingredienti indispensabili"

Genova - "Per oltre trent'anni ho fatto il professionista seguendo innumerevoli progetti per un solo cliente, ora il mio legame con Aldo Grimaldi e GNV non cambia, ma posso mettere le mie competenze e la mia esperienza al servizio anche di altri gruppi armatoriali e altri soggetti interessati allo shipping".

Con queste parole Bruno Dionisi presenta la sua Dionisi Consulting, un'ambiziosa creatura nata circa un anno fa in vista dell'uscita della famiglia Grimaldi da Grandi Navi Veloci che si è posta

l'obiettivo di offrire una nuova figura tecnica che colmi la lacuna di professionalità ormai evidente sul panorama dello shipping nazionale. "Quando il mercato era alle stelle quasi nessuno si preoccupava di guardare all'efficienza della flotta mentre ora che il settore è in crisi il delicato tema dei costi è tornato prepotentemente alla ribalta e ci si sta accorgendo che professionisti esperti in giro ce ne sono pochi" spiega l'esperto ingegnere navale. "La mia idea è quella di un team di tecnici che collaborano con l'armatore per quanto concerne tutte le attività legate alla gestione delle navi. Coprendo quindi sia la parte tecnica, che organizzativa fino ad arrivare ai nuovi progetti e alla gestione dei periodi di crisi (avarie, consegne navi, errori di costruzione, stipula di nuovi contratti)". Insomma un professionista che possa garantire un notevole risparmio di costi per l'armatore il quale a sua volta potrà permettersi di alleggerire la propria struttura aziendale vantando al tempo stesso un reparto tecnico esterno ma dedicato a tutti gli aspetti tecnici della flotta o del portafoglio ordini. "La nostra è un'attività che in parte vuole discostarsi dal semplice



Bruno Dionisi

shipmanagement perché si tratta di gestire navi non per l'armatore ma insieme all'armatore" spiega Dionisi anticipando la convinzione secondo cui nel corso dei prossimi anni ci sarà sempre più bisogno di queste figure professionali. "In tempi di vacche grasse alcuni armatori hanno ordinato per la prima volta nuove costruzioni senza avere le necessarie conoscenze tecniche e sicuramente avranno bisogno dell'appoggio di esperti che seguano per loro conto i lavori in cantiere e il management

tecnico della flotta". Una previsione che in effetti potrebbe aprire le porte a un promettente futuro per la neonata Dionisi Consulting che dalla sua può vantare una struttura già ben organizzata e l'esperienza di un tecnico come il suo titolare che per oltre tre decenni ha lavorato gomito a gomito con un mostro sacro dell'armamento italiano come Aldo Grimaldi seguendo navi passeggeri, ro-ro, bulk carrier fino ad arrivare all'ultimo progetto degli otto ro-pax commissionati ai Nuovi Cantieri Apuania. Nel curriculum dell'ex-fleet manager di Grandi Navi Veloci spiccano la laurea in ingegneria navale e meccanica conseguita presso l'Università di Napoli nel 1975, le esperienze all'estero e i lunghi periodi di navigazione sulle navi della Società di Navigazione Carlo Cameli, del Gruppo Finmare e della Marina Militare, fino all'ingresso il 1° febbraio del 1977 in Grimaldi, per il quale ha seguito innumerevoli progetti di nuove costruzioni, trasformazioni di navi, gestione tecnica della flotta, sempre coinvolto nelle varie evoluzioni societarie.

Nicola Capuzzo



Massimo Bottoni