CINCOTTA SHIPPING AGENCY

HANDLING SYSTEMS
manuport s.r.l.
www.manuport.it

SHIP2SHORE
NUOVO
SPAZIO BANNER

TANKER

Fast delivery per Ievoli

Marnavi costruisce una chimichiera in Turchia



Dal nostro inviato

Tuzla (Turchia) - Dopo la Sprint – ultima consegna ricevuta da un cantiere italiano, Morini di Ancona, nel 2003 – la Fast; l'armatore Ievoli, dunque, corre sempre assai veloce.
Il lancio dell'ultima nata in casa Marnavi è avvenuto dallo *slipway* di Gemak-TGE, alla baia di Tuzla (Turchia asiatica), famosa per ospitare la maggiore concentrazione navalmeccanica mondiale con ben 45 cantieri schierati fianco a fianco.
La Ievoli Fast, *product chemical tanker* IMO II *coated* da 6,900 dwt, 8,000 mc., 119 metri loa, propulsa da un MAK 3,040 kW che assicura oltre 14 nodi, pompe Framo, pitturazione Sigma Coatings, sarà allestita nei prossimi mesi per consegna ad inizio 2008.
L'armatore partenopeo aveva rilevato a fine dicembre l'ordine (valore appena sotto 20 milioni di Euro) dallo stesso cantiere turco, che aveva costruito *on speculation.*
"E' stato il nostro primo contratto col cantiere, sicuramente un 'test' positivo; sin dall'inizio abbiamo avuto un'ottima impressione della qualità organizzativa e produttiva" commenta il vicepresidente Gennaro Ievoli. "La nave, disegnata da progettisti locali, si abbina perfettamente alla nostra flotta ad alta tecnologia: 18 chimichiere, 8 *edible oils tanker* che trasportano olio, acqua e vino alle comunità isolane; 3 AHTS rimorchiatori d'altura e 4 unità *Recoil* antinquinamento".
Oltre a ciò la compagnia gestisce 5 petrolchimiche grazie a contratti in time charter pluriennali con armatori scandinavi ed europei ed una nave in time charter da armatori giapponesi.
Ma l'espansione della flotta guidata dal Presidente Domenico 'Mimmo' Ievoli non si ferma qua, anche se le bocche rimangono cucite circa le future direttrici geografiche di sviluppo: verranno ordinate in Asia, Europa o, addirittura, Italia le prossime navi? Lo sapremo alla prossima puntata…

Le due bocche da fuoco di Gemak fucina di navi italiane (e livornesi in particolare)

Non si tratta certo del primo incontro con l'armamento italiano, quello di Gemak con Ievoli.
La tradizione 'tricolore' del cantiere che appartiene alla famiglia Üner è relativamente recente, anche se qui nel 1998 era stato costruito lo scafo dell'Alnilam, nave portabestiame poi completata a Genova dal Cantiere S.Giorgio del Porto per conto della Siba (Balzarini).
Nel giugno 2006 la *chemical tanker* Etrusco, IMO II da 7.000 dwt, era entrata in servizio per la compagnia Elbana di Navigazione che fa capo alla famiglia Freschi di Piombino.
Il binomio cantieristico vede affiancati, anche fisicamente, due stabilimenti: Gemak Gemi Insaat San AS e Tuzla Gemi Endustrisi (TGE) AS. Il primo era stato costituito nel 1969 nel Corno d'Oro di Istanbul – prima della totale rilocalizzazione decisa dal governo negli anni Settanta dei cantieri cittadini nel Mar di Marmara a Tuzla Bay, nei sobborghi asiatici della metropoli turca - dall'attuale titolare, l'architetto navale Ismet Üner, che guida il gruppo insieme ai figli Birol e Muge.
Dopo il trasloco nel 1981, Gemak si è specializzato nelle riparazioni e conversioni, lasciando alla società sorella – rilevata dagli Üner nel 2000 - l'attività delle nuove costruzioni.



Birol Uner, Gennaro Ievoli e Muge Uner

Gemak, che come rappresentante in Italia si appoggia a banchero costa, dispone di 26.900 mq di cui la metà al coperto mentre TGE, la cui fondazione come Atilim data al 1977 ad opera di Yilmaz Karahanoglu con trasloco a Tuzla nel 1982, ha una superficie di 60.000 mq. complessivi.
"Attualmente stiamo lavorando a due chimichiere per armatori scandinavi, la Bro Anna da 17.000 dwt e la Trans Fjell da 3.500 dwt per conto della Seatrans. Ma abbiamo anche ordini da armatori italiani " spiega Birol Üner. "La Navigazione di Cabotaggio della famiglia Castaldi di Livorno ha firmato nel 2006 l'ordine per una nave (la C. 39) che già stavamo costruendo. Si tratta di adattare il disegno originale alle specifiche italiane, per quanto concerne specialmente l'alloggiamento ed altre prerogative imposte dalla bandiera italiana, per cui la consegna slitta al 2009".
Il cantiere sta vivendo una fase di spasmodico rinnovamento, con la costruzione di un nuovo bacino in muratura modulare (lunghezza da 160-200-240 metri per 53 di larghezza) pronto nel 2008, in aggiunta a quello da 200 metri per 43 in uso oggi, permettendo di costruire unità di taglia sino alla panamax. Un investimento da 25 milioni di dollari inaugurato dall'Italia; qui infatti verranno costruite – su disegno dello studio MES di Trieste - due *chemical product tanker* da 15.500 dwt per l'armatore labronico D'Alesio, previste in consegna tra fine 2008 ed inizio 2009. Per posare il primo blocco della nave italiana, verrà utilizzata una nuova gru a carroponte da 470 tonn.
Ma Gemak ha ancora fame di crescita; nel nuovo sito di Yalova – una sorta di Tuzla-bis - la società dispone di un'area di proprietà che nel giro di un anno sarà utilizzata per costruire lamiere in acciaio poi trasportate a TGE, in modo da sgravare i cantieri di costruzione da quest'attività preliminare.

Angelo Scorza