CAMBIASO RISSO GROUP

SHIP 2 SHORE

www.ship2shore.it Direttore Responsabile: Angelo Scorza MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI Anno XVI, N.6 - Genova, 11 Febbraio 2019 www.ship2shore.it

medmar tramp Shipping Agents Port Cost Control & Demurrage Analyst



# Ribaltone RBD Armatori: è arrivata una proposta di concordato fallimentare

## Un fondo d'investimento estero ha messo sul piatto € 270 milioni per rilevare senza asta la flotta di navi e gli immobili

La storia recente della shipping company Rizzo Bottiglieri De Carlini Armatori si arricchisce di un ulteriore, forse nemmeno l'ultimo, colpo di scena. Secondo le ultime informazioni rese pubbliche lo scorso dicembre dai curatori fallimentari (Giovanni Alari, Vincenzo Ruggiero e Luciano Caiazzo) il prossimo 22 febbraio sarebbero dovuti andare all'asta sia il ramo shipping (comprendete navi, personale e contratti di noleggio), sia l'hotel La Palma di Capri, ma questo scenario pare non essere più così certo.

Secondo indiscrezioni non smentite né dai curatori né dalla società, sarebbe infatti arrivata una proposta di concordato fallimentare con assunzione da parte di un fondo d'investimento estero che avrebbe presentato un'offerta da 270 milioni di euro (il 10% del quale già depositati come deposito) per rilevare tutti gli asset del gruppo. Fra questi ci sarebbero appunto il ramo shipping (13 navi portarinfuse secche e liquide con relativi contratti e personale) per il quale era stata fissata un'asta con prezzo base pari a 190 milioni di dollari, l'hotel di Capri (valore a base d'asta 35 milioni di euro), l'immobile sede della società (Villa Olivella a Torre del Greco) e la liquidità in cassa. In totale quindi un pacchetto da almeno 230 milioni di euro secondo le stime su cui si fondano le basi d'asta anche se il solo valore della flotta, ai livelli di mercato attuali, viene

*segue a pag.2*

ITSA
International Terminal Service Augusta
Tel. +39 0931 767902 mob. +39 3355777731 mob. +39 335 268304
e-mail: info@itsaugusta.it

INTERNATIONAL INSURANCE BROKERS
CINCOTTI & PARTNERS
SPECIALIST MARINE P&I
h24 +393357013523
www.cincottipartners.com
info@cincottipartners.com

## TOP THREE

GLI ARTICOLI PIU' LETTI DELLA SETTIMANA SCORSA

1°

**Commissari Tirrenia contro CIN anche per la rata 'bucata'**

2°

**In vendita tre navi di Grimaldi e di Adria Ferries**

3°

**Un ferry delle Baleari passa alla napoletana Gestour**

*segue dalla prima pagina*

stimato da VesselsValue.com ad esempio in 282 milioni di dollari (pari a circa 248 milioni di euro).
A far pervenire ai curatori questa offerta di concordato fallimentare pare sia stato un fondo qualificatosi con l'acronimo B&G, non è chiaro al momento se si tratti di un veicolo riconducibile all'hedge fund francese Boussard&Gavaudan oppure un'entità controllata dal fondo di private equity Reuben Brothers. Quest'ultimo ha una propria sede anche in Italia ed è specializzato in investimenti nel settore navale tramite le società RB Shipping e RB British Marine (pochi anni fa ebbe occasione di fare affari con Scerni di Navigazione). Sempre secondo alcune fonti in questo progetto di acquisto e rilancio di RBD Armatori potrebbe essere in qualche maniera coinvolto anche l'attuale amministratore delegato Giuseppe Mauro Rizzo, ma su questo aspetto al momento non ci sono conferme.
L'offerta da 270 milioni è stata fatta recapitare ai curatori fallimentari e, loro tramite, portata all'attenzione del giudice del tribunale di Torre Annunziata che segue il fallimento, Valentina Vitulano, cui spetterà ora decidere se la somma messa sul piatto sia da considerare sufficiente per soddisfare gli interessi dei creditori (tra i quali, va ricordato, spicca Pillarstone Italy) o se invece sia preferibile procedere con la vendita all'asta del ramo shipping e degli immobili nella speranza di riuscire a incassare una cifra più elevata.
Interessante rilevare infine la posizione di Pillarstone Italy, il fondo di turnaround creato da KKR Capital, che da un lato sarebbe interessato a partecipare all'asta per aggiudicarsi la flotta di RBD (per poi metterla a fattor comune con quella di Premuda) ma, se questa non dovesse avere luogo, otterrebbe comunque un ritorno positivo sull'investimento sostenuto nel 2017 per rilevare da Banco di Napoli (Intesa Sanpaolo) e MPS crediti incagliati per un valore nominale di 560 milioni di euro su un passivo che in totale supera il miliardo di euro.

**Nicola Capuzzo**

# Corsini pronto a far sgombrare SDT (TDT+Grimaldi&Neri)

## Respinta l'istanza di rinnovo dell'autorizzazione temporanea all'utilizzo della radice di Darsena Toscana a Livorno: verdetto decisivo del TAR fra 10 giorni

In attesa che la Procura di Livorno sciolga la riserva sull'interdizione dai pubblici uffici per i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale, il presidente Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali, sotto indagine per abuso d'ufficio in relazione alle autorizzazioni temporanee all'utilizzo degli accosti della radice della Darsena Toscana (14 E, F e G) e delle aree demaniali retrostanti, la vicenda, cui è tutt'altro che estraneo il confronto fra i gruppi armatoriali Onorato e Grimaldi, si arricchisce di un nuovo capitolo.
Oggi infatti scadrebbe l'atto con cui tale utilizzo fu assentito a luglio, nelle more della procedura ad evidenza pubblica per il rilascio di una concessione quadriennale ex art.18 della 84/94, a SDT. L'istanza di proroga presentata dalla joint venture fra TDT (controllato della genovese GIP) e Sintermar (joint venture fra il gruppo Neri e la Coifi controllata dal gruppo Grimaldi) è stata infatti respinta dall'AdSP.
Il rigetto è stato impugnato dal terminalista, che ne ha ottenuto dal Tar la sospensiva fino alla Camera di Consiglio fissata per il 19 febbraio. E che ha chiesto anche l'annullamento, qualora lesivo, "dell'incognito parere del 24 gennaio 2019 del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale richiamato dalla decisione impugnata".
Un parere misterioso – forse quello recentemente richiamato anche dalla Regione Toscana – dato che l'Authority e i suoi vertici sono chiusi da settimane nel più ristretto riserbo, al punto da sorvolare, nella nota relativa al succitato Comitato di fine gennaio, sul fatto che l'assise avesse trattato la materia più scottante dello scalo. Il riserbo prosegue, sicché si può solo ipotizzare che l'iniziativa della Magistratura abbia suggerito a Corsini&Provinciali di interrompere la pluriennale pratica (sono indagati anche l'ex presidente Giuliano Gallanti, nonché l'ex dirigente, oggi ad Ancona, Matteo Paroli) di affidare l'area in via temporanea per riportarla, in attesa di una più compiuta assegnazione, all'uso pubblico.
Se così fosse e se il Tar non annullasse il rigetto del diniego di proroga, SDT dovrà sgomberare i piazzali ma potrà, compatibilmente alle eventuali richieste di altri operatori, fruire degli accosti. Da capire se un simile esito consentirà a Seatrag e Uniport (articoli 16) di mantenere la gestione dei cicli operativi appaltati loro da SDT.

**Andrea Moizo**

STUDIO TCL TAX CONSULTING LEGAL
PKF
Tax and Corporate Advisory
M&A - Corporate Finance
Multifamily office & Wealth advisory
Tax services, accounting & payrolls
Shipping & Logistics Specialists
GENOVA - MILANO
studiotcl@tclsquare.com
www.studiotcl.com
www.pkf.com

# Regredisce il traffico merci dei porti campani nel 2018

## La debole crescita di container e rinfuse liquide non compensa il calo nei ro-ro: Napoli e Salerno perdono complessivamente l'1,7% delle tonnellate. Risultati più incoraggianti nei passeggeri

Come per buona parte della portualità italiana – fanno parziale eccezione i porti al servizio di regioni e territori meno colpiti, sostanzialmente il nord Adriatico – la recessione economica pesa anche sui risultati di traffico degli scali campani.

Il volume delle merci movimentate a Napoli e Salerno nel 2018 è infatti calato dell'1,7% rispetto al 2017 informano i dati dell'Autorità di Sistema Portuale. A soffrire maggiormente in entrambi i porti è la tipologia merceologica prevalente, vale a dire i rotabili: -4% a Napoli e -5,4% a Salerno, per un complessivo -4,9% (13,1 milioni di tonnellate). Un calo non compensato dai risultati positivi di container e rinfuse liquide. Le tonnellate nel primo caso sono infatti aumentate solo dello 0,75% (11,2 milioni quasi equiripartiti: lieve salita a Napoli, lieve calo a Salerno) malgrado i TEUs abbiano segnato un +5%. Riferibile evidentemente a movimentazione di vuoti, significativa per terminalista e lavoratori, molto meno per il bilancio dello scalo.

Parimenti le rinfuse liquide sono aumentate solo dello 0,83% (5,1 milioni di tonnellate), col GNL in calo dello 0,9% (1,08 milioni di tonnellate), mentre il +16,3% delle rinfuse solide pesa poco (151mila tonnellate in tutto).

Risultati migliori nei passeggeri. Il traffico crocieristico ha segnato un +15,3% con una movimentazione di passeggeri pari a 1,14 milioni di passeggeri (di cui 1,07 a Napoli). In calo però i crocieristi di servizi home port (-13%) a fronte dell'aumento (+19%) di quelli in transito (969mila). Lieve aumento nelle altre modalità di traffico passeggeri (7,49 milioni, che valgono un +1,6%).

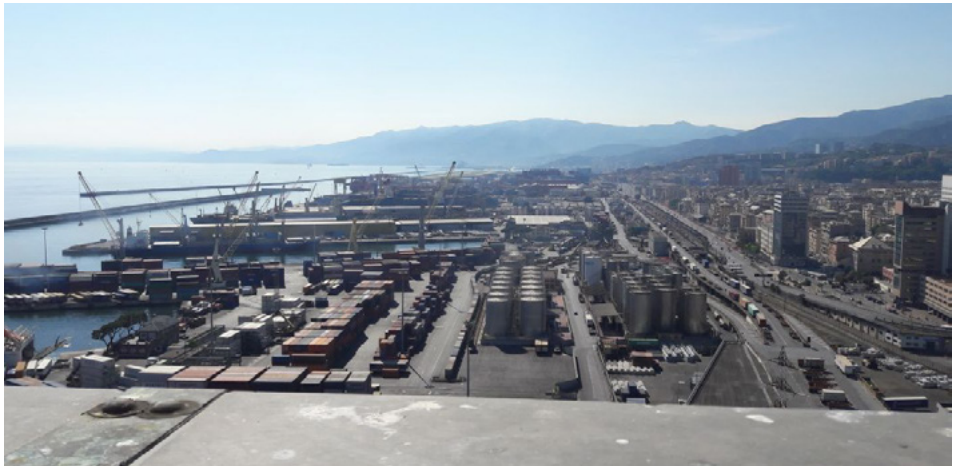
"I dati di crescita dei traffici marittimi registrati nei porti della Campania nel 2018, nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri, testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni" ha commentato Pietro Spirito, presidente dell'AdSP. "Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale".

**Andrea Moizo**

# Il porto di Genova resiste alla recessione

## La crisi economica cominciata a inizio estate ha quasi azzerato (complici Morandi e mareggiate) i risultati del primo semestre: +0,3% Ma l'inversione dicembrina nell'emorragia del VTE fa ben sperare

Il trend dell'economia italiana si rispecchia nei risultati del porto di Genova del 2018 per quel che riguarda il traffico merci, appena pubblicati dall'Autorità di Sistema Portuale: dopo un semestre sugli scudi (+3,9% a fine giugno), la dinamica si è invertita a inizio estate e l'anno si è chiuso in crescita ma solo dello 0,3%.



A pesare le difficoltà nel settore merceologico più importante, i container, che con 25,3 milioni di tonnellate chiudono l'anno a -1,7% (-0,5% in TEUs, a indicare un presumibile incremento nella movimentazione di vuoti). Dinamica simile a quella del primo operatore dello scalo, il terminal contenitori di Voltri-Prà (VTE), che con 1,58 milioni di TEUs (indisponibile il dato in tonnellate), segna un -1,2% (congiunturale e aggravato dalle problematiche con l'autotrasporto), anche se a dicembre, dopo cinque mesi di valori negativi, si è registrato un incoraggiante +0,7% rispetto allo stesso mese del 2017.

La perdita di 20mila TEUs a VTE, da sommarsi a quelle di Terminal San Giorgio (20mila TEUs, multipurpose alle prese con una crisi assai più grave dati i volumi complessivi ed estesa ad altre tipologie) e Messina (8mila TEUs, in chiaroscuro sulle altre tipologie), è stata solo in parte compensata dai risultati buoni della consorella Sech (medesimi azionisti, PSA e GIP, in proporzioni inverse), che ne ha assorbito parte del traffico (+6mila TEUs rispetto al 2017), e da quelli ottimi di Spinelli (+30mila TEUs, 394mila in tutto pari a un +8,3%).

Ottimo risultato per quest'ultimo anche nei rotabili, arrivati a quasi 1 milione di metri lineari (+21,8%). Il traffico convenzionale non containerizzato è comunque andato bene in generale nello scalo, superando i 10 milioni di tonnellate e segnando un +3,8%, risultato identico a quello degli oli minerali, che hanno superato i 15 milioni di tonnellate, mentre il traffico siderurgico ha scontato la "vicenda" Ilva chiudendo a 2,5 milioni di tonnellate (-9,8%).

Il poco soddisfacente andamento del secondo semestre, parallelo a quello dell'economia italiana e acuito, come ha ricordato l'AdSP, dagli episodi del Morandi e del fortunale di fine ottobre, ha naturalmente avuto riflessi anche sulla fornitura di manodopera temporanea dello scalo, particolarmente legata alle dinamiche dei container. Secondo l'AdSP saranno infatti 3.663 le giornate lavorate in meno dalla Culmv (art.17 dello scalo), pari al -1,5%.

Non è chiaro ad oggi in che misura abbia pesato il crollo del ponte autostradale e quanto influirà sul futuro. Certi invece due fatti: da una parte l'entità arbitraria del ristoro statale ottenuto in suo nome dall'AdSP (260 milioni di euro e deroghe sulle procedure di infrastrutturazione) e dalla Culmv (2 milioni e proroga quinquennale della propria autorizzazione). Dall'altra il risultato in controtendenza di dicembre, col traffico commerciale in ripresa (+1,7%) trainato, come detto, dallo 0,7% di VTE oltre che dalle performance in continuità degli altri terminalisti.

La congiuntura si è riflessa perfettamente anche sui passeggeri dei traghetti (+0,1%, poco superiori ai 2 milioni), mentre le crociere non hanno risentito del quadro economico generale (essendo del resto un mercato alimentato fortemente da stranieri), chiudendo a +9,3% oltre il milione di passeggeri.

All'inverso il 2018 è stato positivo a Savona, l'altro porto dell'AdSP, per il traffico merci (13,8 milioni di tonnellate a fine novembre, pari al +6,57%; manca il dato consuntivo, ma incrociando le informazioni dell'AdSP le tonnellate dovrebbero essere circa 15 milioni) e negativo per quello passeggeri (-0,43% nelle crociere, -5,34% nei traghetti, a fine novembre).

"La mancata crescita del porto registrata nel 2018 si discosta dai nostri obiettivi di sviluppo" ha commentato il presidente dell'AdSP Paolo Signorini. "Nel futuro immediato le attività portuali potranno risentire ancora degli effetti degli eventi del 2018, con una prospettiva di sostanziale stabilità dei traffici, ma stiamo lavorando intensamente insieme a Regione, Comune e Governo per mettere in atto le misure adottate dal Parlamento a valle del crollo del Ponte Morandi e nella Legge di Stabilità per il 2019 in modo da tornare rapidamente su un percorso di crescita, in linea con le potenzialità e le legittime ambizioni del nostro sistema portuale".

**Andrea Moizo**

# Traffici in crescita per il porto di Venezia: +5,4% nel 2018

## Incrementi in tutti i settori, dai container (+3,4%) ai rotabili (+20%); bene anche i passeggeri totali aumentati rispetto al 2017

Si è chiuso con un risultato decisamente positivo il 2018 del porto di Venezia: lo scoro anno, lo scalo veneto ha infatti movimentato in totale 26,4 milioni di tonnellate di merce, con una crescita del 5,4% rispetto ai 25,1 milioni del 2016.

Positivo anche il saldo del traffico passeggeri: 1,7 milioni, di cui circa 1,5 milioni i crocieristi (+9,2% rispetto al 2017) e 208.602 i 'locali' (traghetti e navigazione entro le 20 miglia nautiche).

In relazione al traffico merci, risulta prevalente la quota ascrivibile al settore manifatturiero, pari al 52%, che ricomprende container, rinfuse solide come ad esempio prodotti siderurgici, rinfuse liquide o merci in colli (tutti prodotti che servono la produzione delle industrie del Veneto e del Nordest).

Segue il settore energetico – per lo più relativo agli additivi per la miscelazione del bio-diesel o ad altre materie prime per la produzione energetica – al 38% e l'agroalimentare al 10%, da intendersi come merce volta all'alimentazione umana o animale.

Nel dettaglio, la movimentazione di contenitori è aumentata del 3,4% arrivando a quota 632.250 TEUs, interamente provenienti, o destinati, - precisa l'AdSP in una nota – al tessuto produttivo locale, regionale o del Nord Est. Bene anche il segmento del project cargo – 800 pezzi unici ad altro valore aggiunto movimentati nel 2018 – in cui Venezia si conferma leader nazionale, e quello dei rotabili, +20.8% per un totale di 1.841.491 tonnellate, "a conferma dell'ottima risposta del mercato rispetto al nuovo terminal di Fusina

dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax" commenta l'authority.

Il 2018 ha registrato ottimi risultati anche per quanto concerne lo sviluppo intermodale del porto di Venezia, con un record storico per il traffico ferroviario: lo scorso anno sono stati 100.754 i carri movimentati (+11,3% rispetto al 2017) per 2.6 milioni tonnellate (+11,2%) pari a 5.543 treni/anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo. Risultato "che conferma la buona risposta del mercato all'implementazione condotta sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo della modalità ferroviaria, in grado di raggiungere destinazioni a medio e lungo raggio come, ad esempio, Cremona, Verona e Rho in Italia e destinazioni estere (per lo più tedesche o austriache) attraverso il Brennero e il Tarvisio.

Infine, segnali positivi anche per quanto riguarda le rinfuse solide, che segnano un +7.8% (settore dei cereali il migliore con un +27.6% su base annua), e i materiali da costruzione (metalli, cemento, calce, malta), che segnano un +34.8% rispetto al 2017.



# Via libera al finanziamento pubblico della Culmv (10,7 milioni di euro)

## Definito l'accordo con l'AdSP per la sottoscrizione del prestito a fondo perduto all'articolo 17 del porto di Genova. Prossimo anche il recupero dello scaduto di IMT grazie all'ingresso di MSC (ad aprile)

Il versamento vero e proprio ancora non c'è stato, ma ormai la strada è spianata: con una dichiarazione alla Camera di Commercio di poche settimane fa la Culmv, il fornitore di manodopera temporanea (art.17) del porto di Genova, ha infatti reso noto che "si è avverata la condizione sospensiva relativa all'efficacia delle delibere di approvazione delle modifiche statutarie, di emissione degli strumenti finanziari partecipativi e di approvazione del relativo regolamento".

La condizione in questione era la definizione dell' "accordo vincolante" con l'Autorità di Sistema Portuale per disciplinare la modalità di sottoscrizione degli SFP - strumenti finanziari partecipativi (e "la relativa liberazione mediante apporti in denaro"). Si tratta dei titoli di finanziamento 'creati' la scorsa estate, che la Culmv emetterà e che saranno sottoscritti dall'AdSP per 10,7 milioni di euro in ossequio al cosiddetto emendamento Cassinelli alla Finanziaria 2018, che diede agli enti portuali la possibilità di puntellare i bilanci degli articoli 17 in difficoltà finanziaria.

Di fatto un prestito a fondo perduto, sulla cui compatibilità con la normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato alcuni dubbi furono sollevati dal Collegio dei Revisori dei Conti dell'AdSP, chiedendo all'ente un approfondimento in proposito. Approfondimento che non è dato sapere se sia stato fornito ed eventualmente con quali contenuti.

Di sicuro però il rilievo è stato superato o derubricato dall'AdSP, che ha appunto

trovato l'accordo operativo con la Culmv. La quale, nel frattempo, ha anche ottenuto, nell'ambito del decreto Genova, una proroga quinquennale senza gara della propria autorizzazione e 2 milioni di euro, sempre a valere su risorse dell'AdSP, per far fronte a "eventuali minori giornate di lavoro rispetto all'anno 2017 riconducibili alle mutate condizioni economiche del Porto di Genova conseguenti all'evento" (il crollo del Ponte Morandi: nessun dato ufficiale sugli effetti per la Culmv è stato però ad oggi reso noto dall'ente).

Nel 2019 dunque la Culmv potrà contare su un cospicuo ammontare di risorse per il proprio rilancio. Alla cui base, tuttavia, ci sarà anche altro. Da una parte il piano industriale quinquennale, affidato al commercialista alessandrino Alessandro Marenco e fondato principalmente su diverse azioni di formazione, riqualificazione e ricollocamento del personale, su alcune modifiche dell'operatività dei soci e sulla revisione degli accordi tariffari coi singoli terminalisti.

Dall'altra il rientro dei cosiddetti "scaduti" di alcuni di questi ultimi (fatture relative a prestazioni passate e ancora da saldare, il cui factoring si è reso via via più complesso per la Culmv). Uno dei più importanti è quello con l'IMT del gruppo Messina, uno dei principali clienti della Compagnia, che, secondo l'art.17, previ alcuni versamenti d'anticipazione nei primi mesi dell'anno, dovrebbe concretizzarsi ad aprile, quando sarà formalizzato l'ingresso del gruppo MSC nella compagine azionaria della società genovese.

**Andrea Moizo**

# Automazione portuale, distanza fra sindacato e datori sulla negoziazione

## Assiterminal aperta alla discussione ma fuori dal CCNL, mentre le OOSS vorrebbero farne materia di relazione industriale: per entrambi necessario il coinvolgimento del legislatore-decisore, ancora confuso e disomogeneo

**Genova** – Sull'automazione nei terminal portuali la distanza fra le parti sociali è ancora ampia, sebbene più su un campo metodologico che sostanziale.

È quanto emerso durante un convegno appositamente organizzato dal parlamentare europeo Brando Benifei nella sede della Culmv, l'articolo 17 del porto di Genova. Primo relatore della sessione operativa che ha seguito quella accademica, Luca Becce, presidente di Assiterminal, ha chiarito al riguardo la posizione dell'associazione, tendendo però la mano alla controparte, invitata a confrontarsi sul 'problema' più a monte: la bulimia dei liner.

"I terminalisti si sono sempre considerati una categoria industriale e in quest'ottica sono sempre state impostate le relazioni con il sindacato, con soddisfazione, credo, reciproca, dato che i rinnovi sono stati numerosi e capaci di garantire ai lavoratori diritti e tenuta dei salari e ai datori buoni livelli di produttività" ha sottolineato il presidente dei terminalisti: "Negli ultimi anni, però, la pressione, che arriva dai liner, sempre più decisi ad allargarsi sulla catena logistica, a partire proprio dai terminal (dibattito caldo in varie sedi, *nda*), spinge per la conversione ad un inquadramento fra i servizi. Ebbene, credo sia necessario, onde evitare conseguenze spiacevoli per entrambi, inserire la discussione sull'automazione in questo contesto".

Il che, da un punto di vista pratico, per Becce ha un'automatica traduzione: "L'automazione è e deve restare una libera scelta organizzativa delle imprese, non può essere materia di negoziazione. Premesso che non necessariamente automazione significa perdita di posti di lavoro e che sui livelli occupazionali esistono vincoli e paletti precisi fissati dagli atti concessori e dai relativi piani di impresa, i terminalisti sono disponibili ad affrontare il tema delle conseguenze di eventuali scelte d'automazione in termini di formazione e riqualificazione. Ma necessariamente fuori dalla cornice del CCNL".

Una posizione ferma ma non condivisa ad oggi dal sindacato. Il segretario della Filt Cgil genovese Enrico Poggi ha ricordato come "i risultati di chi ha già optato per l'automazione, ad esempio a Rotterdam, siano stati scadenti su entrambi i fronti proprio perché non c'è stata una negoziazione preliminare. Meglio sarebbe, in vista dell'introduzione di nuove figure professionali e dei risvolti pensionistici del fenomeno, fissare prima le regole di ingaggio". A fargli eco l'omologo in Fit Cisl Mauro Scognamillo: "I diritti dei datori non devono esser ristretti, ma gli effetti di un processo rivoluzionario e in rapido sviluppo non possono ricadere, a cose fatte, solo sui lavoratori".

Spunto per l'intervento del 'collega' di Uiltrasporti Roberto Gulli, che ha chiamato in causa la necessità che a mediare e orientare il delicato rapporto con l'automazione di imprese e lavoratori sia il decisore pubblico: "L'evoluzione che si prospetta in banchina è epocale, sono politica e istituzioni a dover trovare i giusti equilibri. In tal senso uno strumento utilissimo sarebbe l'organico porto (il documento, introdotto dal correttivo della riforma, che le Autorità di Sistema Portuale devono redigere per individuare i fabbisogni di professionalità e formazione di terminalisti, operatori portuali e fornitori di manodopera temporanea, *nda*), anche se quanto prodotto ad esempio a Genova è insufficiente".

Su questa scia, dopo che il presidente dell'AdSP Signorini aveva nella mattinata richiamato le risorse a disposizione dell'ente (oltre ad aprire a una revisione delle tariffe della Compagnia), anche il console della Culmv Antonio Benvenuti: "Per chi, come noi, deve saper fare tutti i mestieri del porto riqualificazione e formazione sono fondamentali. Siccome però operiamo in un sistema di tariffe prefissate, il supporto esterno sui costi fissi è indispensabile e dalle parole occorre passare presto ai fatti".

Così, similmente, Alberto Panigo, omologo della Culp, la compagnia di Savona, dove a fine anno entrerà in funzione la nuova piattaforma APM di Vado Ligure, in cui alcune operazioni saranno automatizzate: "Ci siamo proposti per formare gruisti da remoto, previsti dal terminalista, ma finora ci è stato prospettato solo l'utilizzo di figure tradizionali perché non è chiaro come suddividere gli oneri formativi fra terminalista, compagnia ed ente".

**Andrea Moizo**

# Ravenna punta sulla nuova generazione di operatori portuali da formare all'Ateneo

## Il rilancio del territorio romagnolo – martoriato dalle assurde decisioni governative No Triv, a penalizzare la fiorente industria offshore – passa attraverso il Progetto Hub, che richiederà un fabbisogno di nuove leve lavorative con competenze specifiche

Governatore Bonaccini e Sindaco De Pascale

**Dal nostro inviato**

**Ravenna –** Non è certo attitudine passiva quella intrinseca dei romagnoli, gente abituata a darsi da fare spontaneamente, a sgobbare per natura ed a rimboccarsi le maniche per ricominciare daccapo, ogni qualvolta una circostanza contingente metta a repentaglio la sostenibilità di una struttura societaria consolidata nel tempo e che poggi su alcuni capisaldi ineludibili.
Uno di questi ultimi, se si parla di Ravenna e dintorni, è certamente rappresentato dall'economia offshore, dalla florida industria dell'estrazione di gas e petrolio in alto mare (in realtà quasi a filo di costa); un asset su cui il territorio romagnolo poggia da decenni, che ha permesso la fioritura di un vasto indotto, ma che ora pare possa essere messo in ginocchio da una delle tante scellerate decisioni demagogicamente populiste di un governo sempre più senza capo né coda.
La temuta mannaia che i grillini muovono con sconcertante dabbenaggine, dopo aver sfiorato il Terzo Valico genovese e tuttora pendente come una Spada di Damocle sulla testa della TAV, si è intanto abbattuta sulle 'famigerate' trivelle ravennati, decretandone in sostanza la ghettizzazione.

Di riflesso, se effettivamente la fiorente industria petrolifera d'altura del Nord Adriatico verrà messa al bando dal M5S confermando le misure restrittive ad un'attività storica, ne soffrirà, con pesanti ricadute, tutto il distretto romagnolo di imprese e uomini che lavorano in ambito oil & gas ed offshore, e quindi pure un porto che, pur senza vivere la sua stagione migliore, sta comunque lavorando alacremente per costruirsi un proprio futuro.
Parliamo degli eredi di grandi capitani di industria quali Attilio Monti e Serafino Ferruzzi – ed il suo sfortunato epigono Raul Gardini – tanto per fare alcuni nomi di imprenditori di grosso calibro, in fase privata; di Luciano Cavalcoli, presidente della Camera di Commercio e primo presidente nella storia della neonata Sapir, sostanzialmente il 'padre' del moderno porto industriale di S.Vitale nato e cresciuto all'ombra dell'uomo forse più potente di quell'operosa Italia della ricostruzione, Enrico Mattei, il fondatore dell'ENI che sognava un'indipendenza energetica nazionale, e col patrocinio di qualche politico autoctono di peso, quale l'esponente DC Benigno Zaccagnini.
Ebbene, attività relativamente nuove che hanno reso Ravenna un fiore all'occhiello del Nord Est italiano, a latere della tradizionale agricoltura, sono ora a serio rischio di 'shut down'.
Naturalmente nessuno è disposto a chinare supinamente il capo in attesa che il boia pentastellato (con la connivenza salviniana) faccia il suo 'fastidioso' mestiere.
L'ultimo summit in Regione lo scorso 1° febbraio, convocato dall'Assessorato regionale alle Attività produttive su richiesta dalle istituzioni e dalle forze socio-economiche del Ravennate, ha dato una prima traccia delle contromisura al vaglio delle forze politiche locali per opporsi al dissesto socio-economico che, legittimamente, si paventa. La salvaguardia dei posti di lavoro resta la priorità fondamentale, da realizzarsi sempre nel rispetto e nella tutela della sicurezza e dell'ambiente, logicamente, ma senza cancellare con un demagogico e frettoloso colpo di spugna quanto costruito in oltre mezzo secolo di attività: secondo stime del ROCA, il comparto offshore da queste parti vale circa 1.000 imprese per 10.000 lavoratori diretti e qualche decina di migliaia di addetti dell'indotto, con una punta a Ravenna del 13% di aziende che rappresentano il 29% dell'occupazione complessiva.
Lo rammenta Guido Ottolenghi (PIR), rappresentante di Confindustria Nazionale, che ha voluto evidenziare come il provvedimento suoni a condanna ideologica e totalitaria, non essendo stata anticipata da un confronto tra le parti: "I No *pregiudiziali* potrebbero un domani colpire anche altri settori, e l'incertezza è la peggior nemica degli imprenditori".
Il sindaco di Ravenna Michele de Pascale, uno degli ultimi 'mohicani' targati PD, ha condotto vari tavoli incrociati, radunando un po' tutti gli stakeholders, a prescindere dalla loro colorazione, per trovare un antidoto alla 'febbre gialla', organizzando il 5 febbraio un meeting di tutto il settore a Ravenna, affollatissimo incontro pubblico con un'adesione trasversale che ha visto partecipare rappresentanti del mondo imprenditoriale sindacale (anche nazionale), dell'associazionismo ambientale e lavoratori, cui era stato invitato anche il Governo.
"Parlo a nome di tutto il comparto economico dell'offshore, chiedendo di fermare l'approvazione di un provvedimento demagogico che metterà in crisi uno dei settori economici più importanti del nostro Paese" motiva la sua istanza pubblica al

*segue a pag.8*

*segue da pag.7*

vicepremier Matteo Salvini – che si era detto favorevole alle estrazioni di gas naturale, purché lontane dalle coste - il giovane e dinamico primo cittadino romagnolo. “Il gas naturale è la fonte fossile meno inquinante e proprio per questo è essenziale per accompagnarci nell’urgente transizione verso le energie rinnovabili. L’emendamento proposto non va in questa direzione, ma comporterà la perdita di migliaia di posti di lavoro, mettendo in difficoltà altrettante famiglie, aumenterà i costi dell’energia e costringerà l’Italia a dipendere esclusivamente da fonti importate per l’approvvigionamento di energia, negandole un futuro di maggiore sicurezza e costringendola all’asservimento alle multinazionali.

Genererà, inoltre, ulteriore sfiducia verso il nostro paese da parte degli investitori esponendo lo Stato a dei pesanti contenziosi arbitrali a livello internazionale con pesanti richieste risarcitorie.

L’altro grave aspetto è che non ci sono le coperture finanziarie, perché l’aumento dei canoni sarà oggetto di ricorsi pesantissimi e porterà a rinunce alle concessioni; è dunque illusorio pensare che con un aumento dei canoni si determini automaticamente un aumento del gettito – prosegue De Pascale, rammentando un altro aspetto controverso - questo provvedimento in nessun modo tutela l’ambiente anzi aumenterà le emissioni poiché non riduce il consumo di fonti fossili, ma semplicemente penalizza la produzione nazionale a favore delle importazioni; il gas estratto all’estero, per essere trasportato, ha una dispersione del 30% con relative emissioni.

Intanto una manifestazione di protesta ‘Si Triv’ è già stata indetta il 9 febbraio a Roma per evitare che l’emendamento blocca-trivelle sia infine inserito nel DL Semplificazioni e far capire a chi risiede nella stanza dei bottoni a Roma che un tema così delicato come quello della transizione energetica e delle politiche energetiche del nostro Paese è stato affrontato con leggerezza attraverso un emendamento presentato durante una notte: “Chiediamo che venga fermato un provvedimento sbagliato, intempestivo, definito senza un approfondito dibattito, senza le audizioni parlamentari delle categorie economiche, delle organizzazioni sindacali, dell’Università, di tutte le sensibilità che si approcciano alla tematica energetica. Se questo metodo ‘passa’, si può ragionevolmente supporre che verrà replicato anche quando dovranno essere affrontate altre discussioni altrettanto strategiche sicché nel futuro potrà accadere la stessa cosa anche a qualsiasi altro vitale comparto economico nel panorama italiano” è il messaggio trapelato dal summit a bocca di Stefano Bonaccini, presidente della Regione Emilia-Romagna,e rivolto al Governo: “Stralciate una norma che uccide il settore, bloccando il lavoro e gli investimenti; aprite un tavolo di dialogo e confronto per imboccare la strada della conversione energetica, come stiamo già facendo in Emilia-Romagna, senza distruggere il lavoro e senza aumentare la dipendenza energetica del nostro Paese. Dunque per ora il territorio di Ravenna dovrà essere escluso dalla sospensiva alle trivellazioni decisa dal Governo, tenendo conto degli accordi territoriali vigenti nel distretto dell’offshore ravennate, risultato di un processo di concertazione partecipata dalla popolazione verso la sostenibilità e una morbida riconversione dell’attività estrattiva”.

L’intervento del sindaco De Pascale alla presentazione del Master universitario

A Ravenna il metano, ottenuto dal gas, si produce da 60 anni, senza andare a scapito dell’ambiente, come dimostra un’oasi marina di valore europeo, il Parco del Delta. La chicca dei retropensieri al bizzarro provvedimento è che faziosi geologi hanno ripreso a proporre la tesi che un fenomeno naturale, in una zona a forte rischio sismico, come i terremoti nel Nord Adriatico, sia riconducibile a cause antropiche, ovvero le tanto deprecate trivelle; come se queste avessero la forza di scatenare una simile magnitudo energetica.

A latere dell’improvvida decisione governativa di congelare a Ravenna l’industria *upstream*, bloccando per 18 mesi ogni attività di ricerca in mare e realizzazione di nuovi pozzi e con contestuale aumento di 25 volte dei canoni annuali di coltivazione e stoccaggio degli idrocarburi, rimbalza poi dalla dirimpettaia Croazia la beffarda notizia che il Governo di Zagabria abbia appena lanciato una nuova gara per cercare altri giacimenti; sicché saremo presto costretti a comprare oil & gas dai concorrenti vicini, un po’ come accaduto per l’energia prodotta dalle centrali nucleari transalpine che a noi non aggrada più...

**Angelo Scorza**

DNV·GL
MARITIME ACADEMY ITALY
YOUR TRUSTED PARTNER FOR MARITIME TRAINING
Phone: (39) 010 587492, Fax: (39) 010 593230, e-mail: academy.italy@dnvgl.com

# Rossi getta il cuore oltre l'ostacolo e imbraccia la pala

## Il presidente dell'AdSP di Ravenna: "Pronti a scavare i fondali; il Progetto Hub, insieme alla competenza, chiave di volta del nostro porto per le future generazioni" Greta Tellarini: "Al via un Master unico in Italia in equilibrio fra tradizione ed innovazione"

Dal nostro inviato

**Ravenna -** Sospinto anche da Anche Confindustria Romagna, che chiede a gran voce l'avvio del Progetto Hub da 235 milioni di euro per approfondire i fondali del porto – da 11,5 a - 12,5 metri nei prossimi 4 anni (per poi scendere a - 14,5 metri nel successivo triennio) - ed evitare così l'insabbiamento e la conseguente perdita dei traffici, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha colto la ribalta dell'evento alla Camera di Commercio per lanciare un messaggio forte e chiaro.

"Il futuro per le nuove generazioni che intendono operare in ambito portuale è appeso a due componenti fondamentali: la competenza e conoscenza, cui provvederà il nuovo Master presentato oggi dall'Università; ed i lavori del Progetto Hub, che contemplano investimenti importanti per l'escavo dei fondali. Nessuno ci potrà fermare, né leggi né giudici, il via è alle porte" ha detto Daniele Rossi, a conferma di quanto già anticipato, gettando anche il cuore oltre l'ostacolo, in un discorso andato al di là del mero saluto istituzionale come co-organizzatore dell'evento.

"Malgrado i noti problemi contingenti del settore offshore – a sovvertire i quali siamo tutti coesi, col Sindaco in prima linea in questa battaglia - il porto dell'Emilia Romagna va bene come traffici portuali; ma deve svolgere questo ruolo critico, per continuare a promettere un futuro ai giovani.

Dunque occorre la formazione, un must già ben recepito, come testimonia il numero di iscrizioni già elevato. E l'infrastrutturazione del porto, progetto da oltre 250 milioni di euro che farà da volano ad altri 300 milioni di euro di sviluppo, per dare nuove prospettive alle imprese e ai giovani" prosegue il Presidente dell'AdSP, che conta di pubblicare entro marzo il bando di gara relativo.

Con i pescaggi 'giusti' si ovvieranno ad alcune gravi lacune che frenano lo sviluppo portuale.

La Ravenna Cruise Port, parte della galassia dei turchi di Global Ports Holding, rappresentata dal general manager referente per l'Italia (è responsabile anche per gli omologhi terminal di Catania e Cagliari), Antonio Di Monte, nel pubblicare il calendario degli scali crocieristici 2019 al terminal di Porto Corsini evidenzia solo 14 attracchi, rispetto ai 45 del 2018, per 13mila passeggeri; nel 2018 erano stati 18mila contro una previsione di circa 45mila.

Rossi e Tellarini

Sul fronte formativo, il motore trainante è la Prof. Avv. Greta Tellarini, Responsabile Unità Organizzativa di Sede (UOS), Dipartimento di Scienze giuridiche, Università di Bologna, che nella circostanza ha ufficialmente presentato ad una platea di istituzioni, operatori e studenti il nuovo Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica, di cui è Direttore.

"Un progetto che ha avuto sin dall'inizio il prezioso e collaborativo supporto dell'AdSP, del Comune di Ravenna e dell'Ordine degli Avvocati di Ravenna e che fino ad un anno fa era solo un'idea astratta: abbiamo scommesso su un percorso formativo completo di studi giuridici in tema di trasporti, portualità e logistica, che comprendesse un indirizzo di corso di laurea triennale specifico e un master universitario di primo livello" spiega la docente ravennate, ringraziando sostenitori e patrocinatori del corso: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Assoporti e Confetra.

"I numeri ci hanno già dato ragione; abbiamo già una trentina di iscrizioni (sia per la laurea triennale, sia per il master) a questo percorso formativo che rappresenta attualmente un unicum nel panorama universitario italiano, formalmente presso l'Alma Mater di Bologna, ateneo antichissimo ma che sa guardare al domani puntando su innovazione ed internazionalizzazione; e che fisicamente si tiene a Ravenna, la città portuale dell'Emilia-Romagna con una storia importante e un futuro altrettanto rilevante se saprà puntare sul mare, intraprendendo un percorso che, sulla scia della tradizione, punti all'attualità ed innovazione: che rivolga attenzione alle caratteristiche, ai mutamenti ed alle richieste del mondo del lavoro e alla necessità di individuare percorsi sempre più efficaci e competitivi in un settore strategico come quello dei trasporti e della logistica".

Il Master ravennate è ideato per creare figure professionali specializzate e si rivolge a neolaureati, cui assicurare l'acquisizione di specifiche ed elevate competenze professionali utili per l'inserimento nella realtà occupazionale del settore; occupati, nell'intento di garantire la qualificazione o l'aggiornamento delle loro conoscenze/competenze professionali.

"Ci dobbiamo imporre una certa flessibilità organizzativa, che potrà riflettersi sia nella didattica frontale, dove le conoscenze teoriche dovranno affiancarsi a case study, testimonianze, visite guidate in un giusto equilibrio fra teoria e pra-

*segue a pag.10*

*segue da pag.9*

tica; e nello svolgimento degli stage, che potranno essere modulati, a seconda delle varie esigenze, in periodi di inserimento in enti/aziende o nello svolgimento di project works in collaborazione con imprese, con istituzioni o anche con università straniere o nell'ambito di progetti europei, per consolidare un dialogo stretto con il mondo esterno.

Con tale consapevolezza è nostro proposito costituire con le principali rappresentanze locali del mondo portuale e logistico un Tavolo tecnico di lavoro quale laboratorio di condivisione di competenze, idee e scelte, per contribuire proficuamente alla realizzazione di questo percorso formativo in stretta aderenza con le reali esigenze professionali ed occupazionali del territorio e di un Paese in cui il settore dei trasporti e logistica non può che essere strategico per il suo sviluppo" conclude Tellarini coniando uno slogan di effetto: "La chiave di successo di questo Master sarà partire dalla tradizione per creare innovazione e territorialità".

Il nuovo Master, organizzato da Scienze giuridiche, con il supporto di Fondazione Flaminia, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, prevede 200 ore di didattica frontale e 500 ore di stage – un'eccellenza unica in Italia nel panorama della formazione post laurea – ed è stato celebrato con una prima lezione speciale, la tavola rotonda sul tema "Porti: pubblico o privato" cui hanno partecipato i presidenti di 8 AdSP italiane.

Anche il Sindaco di Ravenna, seppure 'distratto' dai gravosi impegni istituzionali in queste giornate calde di dibattito 'No Triv – Si Triv', ha voluto far sentire la sua vicinanza al progetto, con un accorato saluto finale.

"Inauguriamo oggi un percorso formativo di alta specializzazione, fondamentale per il nostro territorio. Nei prossimi anni lo sviluppo della portualità ravennate, anche grazie al progetto dell'Hub portuale, comporterà nuove prospettive e potenzialità, e determinerà mutate esigenze di mercato a cui il territorio dovrà essere capace di rispondere con altrettante nuove professionalità" ha chiosato Michele De Pascale, plaudendo al polo formativo specialistico ravennate: il nuovo indirizzo Trasporti, logistica e sistemi portuali del corso di laurea triennale in Giurista d'impresa e delle amministrazioni pubbliche, e il Master di primo livello in Diritto marittimo, portuale e della logistica, completano un percorso formativo unico, con un'offerta di livello internazionale, al passo con le nuove esigenze del mercato del lavoro, in grado di soddisfare la richiesta di professionalità nuove e più qualificate, per offrire ai giovani una filiera formativa altamente specializzata rispondente all'offerta occupazionale del nostro territorio.

L'evento è stato partecipato anche dal Prefetto di Ravenna Enrico Caterino, dal Presidente della CCIAA di Ravenna Natalino Gigante, dal Direttore Marittimo dell'Emilia-Romagna e Comandante della Capitaneria di Porto di Ravenna Pietro Ruberto, dal direttore del Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Bologna Michele Caianiello, dal Presidente di Fondazione Flaminia Lanfranco Gualtieri e dal Presidente di Confetra Nereo Marcucci.

**Angelo Scorza**

**S2S PHOTOGALLERY**

**AdSP Ravenna Master Università Bologna**

# Porti: né pubblico né privato ma a statuto speciale. E lontano da Bruxelles

## Intenso dibattito sulla 'corretta' natura della port authority al summit di (mezza) Assoporti a Ravenna, tra posizioni di sovranismo e accuse di complottismo; corale unanimità pro-infrastrutture e anti-UE tra i presidenti delle 8 AdSP

**Dal nostro inviato**

**Ravenna –** Non è andata delusa l'attesa per la stimolante tavola rotonda organizzata a Ravenna da Assoporti, in collaborazione con la locale AdSP – come 'clou' della presentazione del nuovo Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica - con suggestivo titolo il dilemmatico interrogativo 'Porti: pubblico o privato?'

Un falso dubbio, se è vero che una delle principali conclusioni tratte dai relatori, sostanzialmente all'unisono, è che il vero quesito sarebbe: tassazione si o no?

Senza precorrere conclusioni meglio illustrate dai protagonisti, quasi nessuno è sfiorato dal dubbio che le autorità (di sistemi) portuali italiane non siano enti pubblici; palese dunque che non possano essere altra configurazione giuridica, anche se fossero trasformate in SpA, come da qualcuno tuttora auspicato.

Non solo per tale motivo – suggeriscono i membri del nutrito e qualificato panel chiamati a dissertare l'argomento alla Camera di Commercio ravennate – tassare i loro gettiti appare soluzione incongrua e iniqua, al contrario di quanto afferma, un po' ostinatamente ed in maniera standardizzata, qualcuno che risiede stabilmente a Bruxelles e che probabilmente non ha la minima idea di come siano strutturati e organizzati i nostri porti; e soprattutto che non immagina neanche in quale contesto essi operino, anche a livello di competitor diretti collocati in aree extra-UE, pertanto non soggetti, questi ultimi, ad alcuna (o quasi) regolamentazione stringente, liberi di avvantaggiarsi di fattori produttivi del servizio a condizioni e costi ideali.

Un corollario diretto di quanto sopra è che sarebbe assai meglio, da parte italiana, frequentare più assiduamente (e con i giusti ambasciatori, preparati e persuasivi) le stanze che contano nella capitale belga, dove i nostri rappresentanti, quando arrivano, lo fanno con sporadicità o comunque con scarsa presenza politica o dimestichezza tecnica.

Questa è in fondo la tesi 'complottista' avanzata da più voci al dibattito romagnolo; ovvero che il 'risorgimento' in corso presso i terminal italiani (ma anche in quelli spagnoli), con ripresa dei traffici ed ambiziosi aneliti di sviluppo, preoccupi non poco i 'big guys' del Northern Range, una volta padroni incontrastati del mercato continentale, fino ad indurli a porre in essere un pressing lobbystico alla Commissione per mantenere, anche con 'mezzucci', la rispettiva rendita di posizione.

E per converso, sarebbe più logico opportuno che Bruxelles (Commissione) e Strasburgo (Parlamento) non stessero a quelle latitudini 'infidamente' nordiche, ma piuttosto all'altezza del corridoio che unisce la penisola iberica ai Balcani, diciamo in una location sotto il parallelo Lione-Trieste; magari – se non fosse territorio extracomunitario – nella atavicamente neutrale, per definizione, Svizzera, affermiamo provocatoriamente.

Ma al di là dei superiori sforzi logistici che occorrono ai paesi mediterranei dell'UE – dalla Spagna alla Grecia passando per l'Italia – per salire in Belgio con le proprie truppe bene organizzate, sembra proprio la distanza culturale tra Nord e Sud dell'Unione il maggior ostacolo che allontana il nostro Paese, con la sua particolare architettura sociale-economico-politica, dal modello europeo invalso nel freddo settentrione del Vecchio Continente.

Dove, tanto per restare in tema, le città-Stato portuali sono ancora più che un retaggio storico, bensì un modello che va per

*segue a pag.12*

Marcucci

*segue da pag.11*

la maggiore; e dove la presenza giurisdizionale della Municipalità nell'alveo dello scalo marittimo non è vista come una forma di ingerenza, bensì come strumento di garanzia e certificazione che la '*res publica*' portuale è materia di interesse globale del territorio su cui il porto stesso insiste (ed a cui dà tanta ricchezza).

Prova ne sia che una della conclusioni inedite emerse a Ravenna, suggerita anche da un insigne giurista come il Prof. Stefano Zunarelli, è proprio quella di uno 'statuto speciale' cui assoggettare giuridicamente i porti nostrani, proprio in virtù della loro 'speciale originalità'.

La tavola rotonda ordita dall'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centro Settentrionale ha convogliato alla Sala Cavalcoli – e quale miglior omaggio al riconosciuto 'inventore' del moderno porto industriale di Ravenna a inizio degli anni '60 che non un convegno ad oggetto la portualità? – la metà dei presidenti di AdSP; ben 8, ovvero tutti quelli previsti in scaletta, salvo i rappresentanti dei porti di Palermo e Taranto.

Ben alto nell'agenda dei lavori il 'fatto del giorno' allo scrutinio; il tema del congresso scaturiva dalla letterina recapitata al nostro Governo poche settimane fa. E non si sa se sia nato prima l'uovo o la gallina, ovvero se l'episodio abbia fatto insorgere la necessità di un confronto pubblico, ovvero se il confronto (già deciso) si sia incanalato sui binari della stretta attualità di politica portuale.

Hanno risposto all'appello del padrone di casa Daniele Rossi, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, nell'ordine: Antonino De Simone - Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina, Massimo Deiana – Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Rodolfo Giampieri – Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Pino Musolino – Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del

Mare Adriatico Settentrionale, Carla Roncallo – Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Paolo Emilio Signorini – Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, e Francesco Messineo – Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Con apertura dei lavori assegnata al sagace commento di Nereo Marcucci, Presidente (uscente) di Confetra, e conclusioni finali affidate ad un esimio studioso della materia quale il Prof. Stefano Zunarelli, Ordinario di Diritto della Navigazione all'Università di Bologna, uno dei tecnici consultati dai diversi ministeri dei trasporti nelle varie occasioni di legiferazione in tema di riforme.

Introdotti dall'annotazione quasi pleonastica - ma spesso *repetita iuvant* – del presidente della CCIAA Natalino Gigante che "la sfida decisiva a Ravenna è proprio quella del porto; la questione caldissima dell'oil & gas richiede massima allerta perché lo scalo è una ricchezza del territorio", prima di scaldare i motori gli 8 rappresentanti di AdSp hanno avuto modo di ascoltare il prologo, come sempre illuminante, di Nereo Marcucci.

Tornato sul 'luogo del delitto' – si fa per dire ovviamente: "Anni fa frequentavo Ravenna come terminalista, ai tempi della mia militanza in Contship Italia – il numero uno di Confetra ha ricordato l'impegno sul territorio della confederazione che presiederà sino al prossimo maggio: "Abbiamo aperto recentemente Confetra Ravenna", prima di entrare nel vivo della questione.

"Il futuro è la logistica, mentre l'industria è una commodity", assioma ormai invalso, per lanciare la

"questione carsica: compare o scompare? Lo scenario è evoluto in maniera drammatica: sul versante shipping le compagnie armatoriali globali si sono ridotte da 21 a 3, e intanto i cinesi sono diventati gli operatori logistici più aggressivi. Noi e i nostri porti siamo stretti in questo abbraccio mortale" spiega Marcucci. "La questione porto pubblico o privato, dunque, alla luce di questi fatti sembra quasi di lana caprina. Se vi sono soggetti privati a menare le danze, come si considera la patrimonializzazione del demanio? E poi intendiamoci, non è tanto questione di cedere la sovranità nazionale a quella europea, ma piuttosto di quanta cederne e quanta riprendersi sotto altra forma. L'incontro di Ravenna è dunque importante perché i vertici delle AdSP presenti hanno chiesto di essere più efficienti e meno destabilizzati dalla burocrazia. Quindi la privatizzazione non è una prospettiva cui aspirano; una posizione, a mio avviso, di grande buonsenso".

Primo ad essere chiamato in causa dal moderatore, Massimo Deiana ha evidenziato la grande compattezza esistente tra colleghi. "Abbiamo sviluppato una sorta di amicizia professionale che ci permette di fare squadra. Se stenta il progetto di sistema nazionale portuale, noi invece siamo un team unito e affiatato, anche nei confronti della questione di Bruxelles, il che ci permette una posizione univoca come Assoporti, anche se il procedimento allo stato attuale non è ancora infrazione; ma l'idea ovviamente è di resistere, documentando le motivazioni, rischiando la procedura, confidando di non soccombere. La portualità è un settore strategico cui bisogna dare gambe per camminare, dunque la questione porti pubblici o privati passa in secondo piano. Il problema è un altro, ed è di sopravvalutazione del ruolo dell'UE, perché il sistema da noi adottato dal 1994 e poi affinato nel 2016 è quello giusto" spiega il presidente dell'AdSP di Sardegna.

"E poi ci sono porti minori non gestiti dallo Stato ma da Regione e da Comuni; la loro certo non può essere definita un'attività economica. Dunque a Bruxelles non possono applicare regole uguali a casi diversi! Bisogna conoscere la storia e anche la geo-

grafia per amministrare la materia correttamente, sapere che in Italia ci scontriamo con paesi extracomunitari supportati dai loro stati e senza impedimenti burocratici".

Facendosi vanto di una mente ancora quasi fresca di studi, l'enfant prodige dei porti Pino Musolino, 40 anni da poco compiuti, è partito da una bella e precisa rassegna della casistica di tutti i modelli portuali vigenti a livello internazionale, con diverse sfumature l'uno dall'altro: dalla *landlord autority* alla *fully privatised*.

"Aspettavamo questa comunicazione dalle prime avvisaglie giunte nel 2013, ed infine è arrivata, per cui nessun fulmine a ciel sereno. Un nostro punto debole è che non facciamo lobby a Bruxelles. E intanto di fronte a noi abbiamo un concorrente temibile come Capodistria, col modello sloveno che ricalca il nostro vecchio, precedente la legge 84 con le aziende autonome nelle diverse denominazioni.

Cosa vogliamo realmente fare? Quel che conta in realtà per fronteggiare la concorrenza è l'efficientamento dei porti, prima di arrivare alla questione pubblici o privati" ha sostenuto il presidente dell'AdSP di Venezia. "Vorrei vedere risolti i colli di bottiglia, anche lasciando la situazione invariata. Ci servono qualità ed efficienza, dobbiamo risolvere i punti critici e reagire. E per fare questo non bisogna per forza essere porti privati, seppure ci vogliano competenze manageriali e una mentalità diversa, improntata al mercato. Ad esempio, al porto di Amburgo hanno una società di marketing portuale dedicata, mentre da noi una norma introdotta dall'allora ministro Brunetta limitava al 10% dell'anno precedente gli investimenti in promozione. Come poter gareggiare a queste condizioni?

E poi una considerazione generale: tutti gli strumenti sono buoni o cattivi a seconda di come si gestiscono e si usano, e non di per sé, come un martello che può piantare un chiodo o fare del male. Prendiamo la conferenza delle AdSP, che si doveva convocare ogni 45 giorni, invece l'abbiamo vista in 22 mesi solo 3 volte! Oltre a ciò, bisogna far

*segue a pag.13*

*segue da pag.12*

funzionare la struttura tecnica di missione" ha concluso Musolino.

Per Carla Roncallo i porti devono rimanere pubblici, e non ha senso alcuno pagare le tasse. "Bisogna lavorare sulla semplificazione, su ciò che ostacola lo sviluppo dei porti senza cambiare l'attuale governance. Dico no ad una SpA, trasformare le AdSP non risolve niente, abbiamo avuto l'esempio dell'ANAS – presso cui ho lavorato, dunque l'ho vissuta in prima persona - dove non è cambiato nulla dopo la trasformazione in ente pubblico economico. Non esiste assolutamente la possibilità di un privato che entra nell'ente portuale.

La Riforma Delrio dava la direzione di fare sistema per arrivare ad una concorrenza tra sistemi portuali. Noi a La Spezia e Marina di Carrara ci stiamo riuscendo bene, sebbene ci fosse tanta diffidenza iniziale nell'unione delle forze, specie del piccolo porto nei confronti del grande, come logico".

Restando in Liguria, il genovese Paolo Signorini vede bene un modello di governance simile a quello delle Ferrovie dello Stato, con uno statuto snello, pur sempre nell'orbita pubblica.

"È un tema complesso se lo si vuole rendere complesso. Il titolo della tavola rotonda è suggestivo, ma in realtà non esiste un'ipotesi sul tavolo di governo, non è ipotizzabile in Italia che i porti siano presi da privati.

Invece si deve trasformare il porto pubblico in qualcosa di più agile; la SpA è il primo gradino, con la partecipazione di enti pubblici locali ed eventualmente del governo. Ma alla fine dobbiamo dare a questa SpA uno statuto con norme che lo semplificano" ha spiegato il Presidente dell'AdSP di Genova e Savona, esprime un concetto preciso sulla privatizzazione: "a seconda della grandezza dei porti le valutazioni possono essere diverse; per i porti medio-grandi la proposta è una forma di SpA pubblica con statuto speciale per evitare gli attuali ingessamenti in ogni campo".

Unico a resistere al vecchio regime ante Riforma Delrio è Antonino De Simone, commissario a Messina, dove ancora la situazione è confusa e in divenire.

"Dobbiamo ancora completare la riforma del 2016 - io ne sono la prova vivente, essendo ora commissario e prima presidente dell'A.P. – dunque che senso ha oggi parlare di porto privato?

E intanto a metà dicembre scorso è stata costituita la 16ma AdSP, quella dello Stretto, che però non è ancora operativa mentre a Messina è arrivato dopo 53 anni il PRP, tanto per dire quali sono certi tempi italiani. Non è un caso che nello scenario internazionale l'ultimo rapporto Eurispes ci identifica come il paese del Ni'.

Anche Francesco Messineo – forte di un'esperienza ulteriore da Segretario Generale a Gioia Tauro e da Presidente a Marina di Carrara – ha confutato l'argomento di giornata.

"Il titolo del convegno è sbagliato. Quale forma dare ai porti italiani? Il punto vero è quello di dare risposte a chi vuole investire, mentre alla UE interessa solo che noi paghiamo le tasse.

Io sono per la tesi del complotto, perché ricordo la paura che fece al Nord Europa il porto hub di Gioia Tauro quando nacque. Dunque già nel 1995 c'erano tutte le condizioni per andare a incidere sul mercato mondiale in maniera decisiva, il problema è che i porti italiani hanno dormito per anni!" ha accusato il Segretario Generale dell'AdSP di Napoli.

"Una questione pregnante è quella degli aiuti di stato, come ben sappiamo a Napoli per la questione dei bacini; il problema è trovare una definizione calzante, perché tutti e nessuno lo possono essere, a ma in certe situazioni il supporto statale è assolutamente obbligatorio. Ma tutto dipende dal livello dimensionale dei porti; avere una scala regionale dà forza contrattuale, avere più operatori concorrenti permette di configurare la forma della landlord authority, che sarebbe quella giusta.

Se poi guardiamo all'Italia consideriamo che, secondo organismi come ANAC e ART, si parte dal presupposto che chi amministra abbia perseguito un interesse personale o comunque che abbia seguito una procedura non codificata. Chi monitora gli enti portuali se ne importa poco o niente dei risultati commerciali ottenuti dall'amministrazione, ma cerca solo di scovare se un funzionario ha forzato una posizione per ottenere un risultato, allora scaturisce il sospetto della corruzione. A loro interessano le procedure e non gli obiettivi" conclude amaramente Messineo.

Rodolfo Giampieri ha annotato innanzitutto la centralità del Mediterraneo,che rappresenta il 20% dei traffici di tutto il mondo. "In questa fase di trasformazione e di grandi opportunità si devono avere risposte veloci; semplificare è dunque la parola d'ordine, per le imprese e di conseguenza per le AdSP; e le infrastrutture devono essere orientate al mercato di riferimento. Ma non possiamo continuare a deludere chi vuol venire a investire in Italia.

Occorre tenere dritta la barra sulla capacità dello Stato italiano di regolare il mercato o il Paese dovrà subire l'oligopolio pro domo loro di quei gruppi che sono intervenuti pesantemente sulle sue aree portuali.

Si richiede maggiore attenzione alla strategia dei porti competitor africani, che non devono rispondere a nessun organismo di vigilanza e regolamentazione" ha terminato il presidente dell'ente marchigiano, con giurisdizione anche sull'Abruzzo.

Anche per il padrone di casa la natura pubblica dei porti è un falso problema.

"È tutto un sistema che va cambiato, il paese è attualmente paralizzato. Peccato, perché abbiamo le risorse – come ad esempio il miliardo di euro 'piovuto' su Genova - abbiamo una visione comune tra porti e abbiamo un obiettivo strategico, dunque ci devono solo lasciare fare.

L'economia portuale vale il 3-4% del Pil nazionale, che sale al 10% includendo il mondo della logistica. Le AdSP dunque vanno messe nelle condizioni di lavorare" ha spiegato Daniele Rossi, che ha chiesto una revisione attenta della legge 84, aggiornando alcune normative della legge madre del 1994, del codice appalti e della normativa ambientale, non prima di porre l'accento sull'osservazione che "il Paese ha bisogno di infrastrutturarsi adeguatamente, per sua maggiore sicurezza, ma anche per creare lavoro e ricchezza, e deve farlo con l'attenzione alla massima qualità, senza badare a sterili esercizi come le analisi costi-benefici".

Le conclusioni, affidate al raffinato 'cervello' di Stefano Zunarelli, hanno rimarcato la validità della tesi complottista. "Dall'ultima lettera della Commissione Europea, come anche da altri suoi precedenti atteggiamenti, si capisce come Bruxelles sia impegnata a complicare la vita ai porti del Sud Europa studiando scientemente come poter ritardare i lavori non appena si affaccino progetti importanti" ha affermato senza tema di smentita il docente bolognese, tuttavia annotando anche le nostre evidenti lacune.

"C'è necessità di semplificazione, perciò ben vengano iniziative come quella di Confetra, promossa anche dal CNEL ed alla quale partecipa, la cosiddetta 'Bassanini delle merci', che ha l'obiettivo di produrre un articolato testo normativo volto ad agevolare lo sviluppo dei traffici in un mercato internazionale fortemente competitivo, cui occorre dare risposte immediate ed adeguate.

Ma esiste anche un'assoluta necessità di valorizzare la specialità del settore portuale. E non è detto che tutti i porti debbano avere la stessa governance; se un ente pensa di potersi autofinanziare o trova privati pronti a finanziarlo, la scelta privatistica potrebbe avere solide ragioni" ha concluso l'Ordinario di diritto della navigazione all'Università di Bologna.

**Angelo Scorza**

**S2S PHOTOGALLERY**

**Assoporti a Ravenna: porto pubblico privato?**

# D'Agostino: "D'accordo col Governo ad opporci a Bruxelles"

## Al Propeller Club di Trieste il presidente di Assoporti prende una posizione pubblica ferma sulla questione delle tasse da pagare richieste dalla Commissione UE

Assoporti sosterrà il Governo nell'opporsi alla decisione della Commissione UE che considera 'aiuti di Stato' gli attivi di bilancio delle Autorità di Sistema Portuale italiane.

Lo ha affermato durante una tavola rotonda al Propeller Club di Trieste il

presidente Zeno D'Agostino, relatore principale alla conviviale dedicata alle ultime comunicazioni giunte dall'organismo europeo, senza peraltro nascondere una certa insofferenza per come vengono condotte queste procedure in sede comunitaria.

"Le AdSP sono la *longa manus* del Governo e non fanno impresa. Se lo fanno, lo fanno attraverso società che pagano le tasse. Chiedo quindi a Bruxelles di fare le cose per bene.

Un'efficace introduzione dell'avvocato Alberto Pasino, partner di Zunarelli Studio Associato, ha illustrato la normativa di riferimento nella vicenda, spiegando come la Commissione Europea abbia già valutato in passato la tesi secondo la quale lo Stato non può pagare tasse allo Stato; e gli esiti non sono stati propriamente favorevoli a chi la sosteneva.

"Sono altre quindi le strade che l'Italia dovrà percorrere per far valere le proprie ragioni perché - ha ricordato il legale triestino – per lo Stato italiano le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici non economici e non sono soggetti a tassazione".

A seguire gli interventi di Francesco Parisi, presidente dell'omonimo Gruppo, che ha sottolineato di essere un imprenditore che arriva al tavolo solo con domande e senza risposte, chiedendo lumi a D'Agostino sui metodi di redazione del bilancio delle Authority e su possibili previsioni nel caso in cui venissero trasformate in SpA; e di Stefano Visintin, presidente dell'Associazione Spedizionieri del Friuli Venezia Giulia.



# Lo strapotere dei global carrier spaventa il mercato

## Battistello, Munari e Pitto sono fra quelli che recentemente hanno sollevato perplessità e chiesto azioni concrete per contrastare l'egemonia di grandi gruppi come MSC

Un colosso come Msc che prosegue imperturbabile il proprio piano egemonico di crescita nella logistica italiana non può che sollevare qualche malumore fra fornitori, partner e clienti che vedono con apprensione lo strapotere crescente di questo gruppo, così come di altri grandi carrier (Cosco e Maersk fra gli altri). Uno di questi (al di là delle risorse umane perse) è proprio Contship Italia, che da oltre un anno sta vivendo forti contrasti con Aponte soprattutto nella gestione del terminal container di Gioia Tauro (dove sono soci paritetici al 50%) ma anche a La Spezia (dove invece Msc è in minoranza al 40%). Non è un caso che pochi giorni fa a Milano l'amministratore delegato di Contship Italia, Cecilia Battistello, parlando della presenza crescente dei vettori marittimi come azionisti nei terminal portuali ha detto: "Credo sia un bene se la compagnia di navigazione di linea fa la compagnia di linea e il terminal portuale fa il terminal portuale. La contaminazione fa cadere il palco".

Su questo tema recentemente è intervento anche il Professor Francesco Munari, docente all'Università di Genova e uno dei massimi esperto di diritto dei porti in Italia, dicendo: "Non si può affidare il controllo di gran parte dei terminal portuali alle grandi linee di navigazione. Dob-

Cecilia Battistello

biamo sforzarci di tenere distinti i ruoli: fra chi fa attività di trasporto marittimo e chi gestisce le attività di impresa nei porti. Di questo tema, centrale per il futuro della logistica e dell'economia nazionale, si parla troppo poco".

Anche secondo Alessandro Pitto, presidente dell'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto e amministratore delegato della casa di spedizioni Casasco&Nardi, uno dei temi caldi in questo momento è quello di riuscire a controbilanciare lo strapotere contrattuale delle grandi compagnie: "Le port authority devono essere *business oriented*, creando tutte le condizioni affinché i propri porti diventino una scelta quasi obbligata per i *carrier*. Una politica focalizzata unicamente su accordi contrattuali o concessori e rivolta unicamente ai grandi *carrier* potrebbe portare benefici immediati ma sul lungo periodo si rivelerebbe miope perché consegnerebbe le chiavi del porto a pochi soggetti che, per definizione, sono estremamente "mobili" nelle loro scelte".

**Nicola Capuzzo**

FEDESPEDI
FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

# Moby rimborsa 50 milioni di prestito e conferma tre maxi-bonifici da CIN

## Mauro Pili nei giorni scorsi aveva gridato allo 'scandalo' parlando di 85 milioni di euro girati alla capogruppo negli ultimi giorni di dicembre 2018

Moby il prossimo 11 febbraio rimborserà regolarmente i 50 milioni di euro in scadenza nell'ambito del finanziamento da 200 milioni (più altri 60 milioni con una linea di credito revolving) concesso nel 2016 da un pool di banche capitanato da Unicredit. La balena blu di Vincenzo Onorato e figli mette subito a tacere i dubbi sollevati da alcuni player del settore finanziario confermando che "per quanto attiene al contratto di finanziamento in corso il pagamento delle rate, ivi compresa quella in scadenza nel corrente mese, è sempre avvenuto e avverrà come da contratto".

Non è chiaro se sia questo lo scopo per il quale CIN-Tirrenia aveva effettuato negli ultimi giorni di dicembre tre bonifici per una cifra complessiva di circa 85 milioni di euro effettuati a favore della controllante Moby e che il gruppo definisce come "normali operazioni infra-gruppo". Il caso è stato sollevato dal politico sardo Mauro Pili (da tempo convinto oppositore di Vincenzo Onorato e di Tirrenia) che ha gridato subito allo scandalo dicendo: "Con tre bonifici bancari da 85 milioni di euro Onorato sposta i soldi della Tirrenia nelle casse della società di famiglia. Un'operazione giocata nelle ultime giornate poco prima di Capodanno con l'unico obiettivo di far sparire i soldi dai conti di Tirrenia, sotto attacco dei commissari liquidatori, e portarli nelle casse di famiglia". La reazione di Onorato è stata immediata e rivolta a Pili: "La pubblicazione di notizie false sarà oggetto di azioni legali nei confronti dei responsabili nelle sedi opportune".

Non è chiaro se sia in qualche maniera intrecciata o meno con queste novità la notizia, anticipata da Ship2Shore la scorsa settimana, emersa dall'ultima relazione semestrale di Tirrenia in amministrazione straordinaria relativa ai primi sei mesi del 2018. Nel documento firmato dai tre commissari straordinari (Beniamino Caravito di Toritto, Gerardo Longobardi e Stefano Ambrosini) si legge infatti che, seppure Tirrenia in amministrazione straordinaria si fosse resa disponibile ad aprire un tavolo tecnico con Moby per trovare una soluzione congiunta in merito al mancato versamento della prima rata di prezzo differita (da 55 milioni) scaduta e non saldata ad aprile 2016, questa ipotesi è poi naufragata. I commissari, in accordo anche con Unicredit, avevano ipotizzato la costituzione di un fondo vincolato a garanzia dei 55 milioni dovuti per l'acquisto di Tirrenia e messi in stand-by dalla balena blu in attesa della risoluzione di una controversia da Moby su presunti contributi pubblici non dovuti. Di fronte, però, all'impossibilità a raggiungere un accordo, hanno affidato a due legali l'incarico di "procedere contro CIN-Tirrenia per la tutela e la garanzia del credito vantato". La relazione informa infatti che "il 21 settembre 2018 è stato incardinato il giudizio contro Cin per sequestro conservativo" su tutti i beni di cui l'azienda dispone. Dal prof. Enrico Gabrielli, uno dei due legali incaricati dai commissari, ad oggi nessun provvedimento risulta essere stato preso dal tribunale di Roma a seguito di questa azione.

**Nicola Capuzzo**

# La banana dal bollino blu alza l'asticella a Berlino

## Un nuovo servizio dedicato e integrato, con 5 portacontainer dall'America centrale all'hub europeo di Vlissingen (Paesi Bassi), garantirà uno standard superiore alla qualità Chiquita

Chiquita Brands International ha annunciato alla fiera Fruit Logistics di Berlino – la principale rassegna continentale per il segmento della logistica reefer – di avere implementato un nuovo servizio di container, dedicato e integrato, che assicura uno standard ancora più elevato, per salvaguardare la qualità delle sue banane in tutto il mondo.

Il nuovo servizio di logistica opererà attraverso 5 navi portacontainer per trasportare le banane dall'America centrale, al porto di Vlissingen nei Paesi Bassi, hub che permetterà a Chiquita di servire tutte le destinazioni dell'Europa del Nord, assicurando il miglior transit time nel settore.

"L'investimento in questo nuovo servizio si tradurrà in banane più fresche e con una 'shelf life' più lunga; i nuovi container ultra-efficienti, infatti, hanno un impatto positivo diretto sulla qualità della frutta grazie all'utilizzo di software che regolano automaticamente i compressori deputati al controllo dell'atmosfera al suo interno" spiega una nota della multinazionale americana, conosciuta nel mondo per il suo iconico Bollino Blu. "Ciò avrà ricadute positive sull'ambiente visto che, grazie alla riduzione di 17.000 tonnellate di CO2 all'anno, ogni nuovo container è il 50% più efficiente dal punto di vista energetico rispetto ai modelli precedenti".

Le nuove navi contribuiscono a ridurre la manipolazione di frutta nei porti e ad aumentare la capacità di stiva del 12,5% grazie a un più efficiente stoccaggio dalla partenza alla destinazione, garantendo la catena del freddo; grazie a tali miglioramenti, è possibile trasportare più banane per viaggio, utilizzando meno energia e garantendo la qualità della frutta come priorità principale.

"In questi ultimi anni, con il rinnovamento delle flotte di container, abbiamo raggiunto risultati notevoli, risparmiando quantità di energia senza precedenti e limitando le emissioni equivalenti di CO2" ha affermato Carlos Lopez Flores, Presidente di Chiquita, che dopo aver ricoperto diverse posizioni operative nella concorrente Dole, è arrivato in Chiquita nel 2003.

"La prima nave del nuovo servizio ha lasciato il Centro America il 9 gennaio verso Vlissingen, un nuovo hub moderno che ci permetterà di servire tutte le destinazioni del Nord Europa col miglior servizio possibile in termini di qualità, tempo ed efficienza" ha sottolineato Stefano Di Paolo, Presidente della Great White Fleet, presente alla kermesse di Berlino.

Il top manager genovese nella sua carriera ha ricoperto ruoli commerciali legati al trasporto marittimo presso Genoa Terminal e TFG Terminal Frutta Genova (Clerici Logistis), prima di approdare in Chiquita nel 2007 come direttore commerciale per l'Italia, fornendo un contributo importante al successo del brand nel nostro paese, ed oggi è presidente di Great White Fleet, divisione marittima di Chiquita Brands International.

**Angelo Scorza**

HI-SPEED 07/02/2019

# Liberty Lines: c'è tempo fino al 20 marzo per evitare i 72 licenziamenti

## La compagnia spiega perché sono saltate le trattative con Bluferries e assicura: "Disponibili a trovare una soluzione per non mandare a casa nessun lavoratore"

C'è ancora speranza per i 72 dipendenti di Liberty Lines che la società – la-ex Ustica Lines fondata dalla famiglia Morace e oggi commissariata a causa delle note vicende giudiziarie – aveva annunciato di voler licenziare, dopo la chiusura del collegamento veloce Messina-Reggio Calabria la cui convenzione con la Regione Sicilia è giunta a termine il 31 dicembre scorso e non stata rinnovata.

C'è tempo infatti fino al 10 marzo prossimo per trovare una soluzione che consenta a Liberty Lines di ammortizzare in qualche modo il costo di questi lavoratori, che erano impegnati sulla linea soppressa e che oggi si trovano quindi in esubero, a fronte peraltro dei mancati introiti derivanti proprio dalla cessazione del servizio Messina-Reggio Calabria, che era finanziato con fondi regionali.

L'ipotesi, messa sul tavolo direttamente dal Ministero dei Trasporti, che fosse RFI, tramite la controllata Bluferries, a proseguire nell'operatività delle linea noleggiando due ferry hi-speed da Liberty Lines e reimpiegando quindi in tal modo almeno una parte dei 72 dipendenti della shipping company siciliana, è ormai sfumata. Nel senso che Bluferries è effettivamente subentrata in questo servizio, ma lo ha fatto noleggiando navi di altri operatori.

A spiegare a *Ship2Shore* le ragioni del mancato accordo, almeno dal punto di vista di Liberty Lines, è Giuseppe Coccia, responsabile delle relazioni industriali della società trapanese: "Bluferries ci aveva mandato una richiesta di quotazione per le due navi, e noi abbiamo risposto chiedendo a nostra volta se loro erano in grado di stipulare un contratto di questo genere, senza gara, rispettando i dettami della legge 231 (decreto legislativo 231/2001, sul modello di organizzazione e gestione; *ndr*), alla cui osservanza siamo tenuti noi e le nostre controparti, essendo tra le altre cose Liberty Lines affidata alla gestone di un commissario giudiziale". A quel punto – prosegue Coccia – "Bluferries non ci ha più riposto, e l'intera operazione si è arenata".

Tramontata questa ipotesi, Liberty Lines ha quindi avviato le procedure di licenziamento collettivo per i 72 dipendenti che erano impiegati sulla tratta Messina-Reggio Calabria, concluse con verbale negativo a metà gennaio scorso: "A quel punto eravamo autorizzati a inviare le lettere di licenziamento, ma abbiamo deciso di aspettare fino al 14 febbraio, e ora – precisa il responsabile delle relazioni industriali di Liberty – dopo un nuovo incontro con le sigle sindacali svoltosi il 5 e 6 febbraio, abbiamo deciso di posticipare ulteriormente il termine al 20 marzo prossimo".

L'obbiettivo, adesso, è quello di trovare una soluzione che possa scongiurare i licenziamenti. Il manager non si pronuncia in modo esplicito, ma le possibilità potrebbero essere una 'banca-ore', o dei contratti di solidarietà: "Noi siamo disponibili a ragionare con i sindacati per trovare una quadra. Serve una soluzione che consenta in qualche modo di ammortizzare il costo di questi lavoratori a fronte dei mancati introiti derivanti dalla chiusura del servizio su cui erano impiegati, senza essere costretti a licenziare nessuno".

E proprio questo tema sarà al centro dei prossimi incontri con le sigle sindacali interessate, che sono già stati fissati per il 20 (confederali) e 21 (UGL e Federmar Cisal) febbraio.

**Francesco Bottino**

SPECIALIZED 06/02/2019

# Al tandem Diamar-Argo la gestione armatoriale della nave OGS Explora

## Confermato alle due società di Pozzuoli l'incarico relativo al mezzo di ricerca dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale: contratto da oltre 6 milioni per 2 anni

Sono state due aziende partenopee, entrambe di Pozzuoli, Diamar e Argo – armatore di mezzi offshore la prima, fornitore di servizi di shipmanagement la seconda – ad aggiudicarsi il corposo contratto messo in palio, tramite una procedura pubblica di gara, dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS), per la gestione armatoriale della nave OGS Explora. Si tratta, peraltro, delle stesse società (quantomeno Argo) che già svolgevano il medesimo incarico, in cui quindi sono state riconfermate.

Costruita in Germania nel 1973, l'Explora è una nave da ricerca con capacità oceanica, con 1.400 tonnellate di stazza lorda, battente bandiera italiana e dal 1984 di proprietà dell'OGS. Dotata di 'classe ghiaccio', questa unità è in grado di ospitare a bordo 24 ricercatori e 18 membri dell'equipaggio e di operare in ambiente polare: è stata infatti impiegata in undici campagne di ricerca nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA), e in quattro campagne artiche, una delle quali sotto l'egida dell'International Polar Year (IPY) del 2008.

Oltre che in attività di ricerca, l'Explora è abitualmente impegnata anche nei servizi per l'industria, in particolare nel campo delle indagini di sito per la posa di infrastrutture offshore come cavi per comunicazioni, condotte sottomarine, piattaforme esplorative.

Con una procedura di gara avviata nella primavera 2018, l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale si era quindi messo alla ricerca di un soggetto a cui affidare, per 2 anni (più opzione per ulteriori 12 mesi), la gestione armatoriale di questo mezzo, per un controvalore di 11,9 milioni di euro, cifra posta alla base dell'asta al ribasso.

Al tender hanno preso parte due diversi soggetti, ma – come si legge nel documento pubblicato in Gazzetta Ufficiale Europea pochi giorni fa – ad essersi aggiudicata l'appalto, con un'offerta di 6,2 milioni, è stata la partnership costituita appositamente da Diamar e Argo.

Le due società, entrambe riconducibili alle famiglie di armatori Attanasio e Fevola, sono attive da anni nel settore dell'offshore e dei mezzi da ricerca: la prima come armatore e la seconda come shipmanager.

**F.B.**

# Ancora due navi 'italiane' demolite in India nel 2018

## Secondo il report annuale della ONG Shipbreaking Platform 1 piattaforma di Saipem e 1 liquified gas tanker di Synergas hanno concluso la loro vita sulla spiaggia di Alang, mentre altre 6 unità sono state smantellate in Turchia

Pochi giorni fa la ONG Shipbreaking Platform ha pubblicato il suo consueto report con la lista delle navi demolite in giro per il mondo nell'anno appena concluso.
In questo elenco valido per il 2018 le performance dell'Italia – ovvero relative a unità riconducibili ad armatori nostrani – appaiono a uno sguardo d'insieme in miglioramento rispetto a quelle precedenti. Nel 2018 solo 2 navi risultano infatti essere state demolite attraverso la pratica dello spiaggiamento, tipicamente utilizzata nei cantieri dell'Asia meridionale, su un totale di 8 smantellate: certamente una prestazione preferibile a quella del 2017 quando - stando al report precedente della ONG – su 16 unità italiane smantellate, ben 11 erano finite in stabilimenti di India e Bangladesh.
Nel dettaglio, nel 2018 risultano essere state demolite in India, entrambe ad Alang, due unità. La prima è la piattaforma costruita nel 1983 Perro Negro 3 di Saipem (ribattezzata Egro, verosimilmente dalla società *cash buyer* che l'ha rilevata dal contractor italiana per avviarla a demolizione).
Interpellata da *S2S*, Saipem ha precisato che "l'impianto di perforazione è stato dismesso tramite vendita in regime di Green Recycling in ottemperanza alle linee guida dettate dalla Convenzione di Hong Kong "The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships" del 15 maggio del 2009 e Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on ship recycling and amending Regulation (EC) No 1013/2006 and Directive 2009/16/EC)". La società ha aggiunto anche che "la vendita è stata effettuata con l'obbligo di conferire il mezzo ad esclusivo fine di smaltimento presso un cantiere qualificato da Saipem dal punto di vista salute, sicurezza e ambiente, in conformità ai requisiti degli standard internazionali ISO 14001, OHSAS 18001, ISO 30000" e ha aggiunto anche di aver "verificato la congruenza con i requisiti delle suddette norme mediante l'esecuzione di audit in materia di salute, sicurezza e ambiente nel cantiere di smaltimento".

Nessun commento è invece arrivato dal gruppo Cafiero Mattioli relativamente a quella che, secondo la ONG, sarebbe la seconda nave demolita in India lo scorso anno: la liquified gas tanker Syn Atlas (unità del 1993) di Synergas, che pure sarebbe stata smantellata ad Alang nel mese di dicembre.
La lista delle unità 'italiane' demolite nel 2018 prosegue poi con altre sei mezzi, tutti secondo il report arrivati a concludere la loro esistenza in vari cantieri di Aliaga, in Turchia. Tra loro la barge Amt Trader (1978) di Augustea e la Daniela I (general cargo del 1989) della veneziana Stema Srl (Nova Mar). Nell'elenco compare anche la Anemos, ovvero la ex Moby Baby, demolita nel 2018, che però secondo quanto risultava a S2S e ha ora ribadito lo stesso gruppo di Vincenzo Onorato, è stata ceduta nel 2017 a Portucalence e quindi "non ha più avuto alcuna relazione con il gruppo". Non è chiaro, tuttavia, se la nave abbia poi effettivamente operato in Grecia come ipotizzato inizialmente o sia poi stata avviata alla demolizione (comunque avvenuta a una certa distanza di tempo dalla compravendita, ovvero lo scorso ottobre) senza più svolgere attività commerciale.
Discorso simile anche per la Vinlandia, tanker del 1979 che secondo la ONG avrebbe avuto come Beneficial Owner la compagnia Sicilship e come operatore commerciale Adorsea. Secondo Francesco Adorno, a capo di quest'ultima, la nave non è infatti mai appartenuta alla società, che invece ha svolto per la Vinlandia solo il ruolo di responsabile della SMS (Safety Management System). Ultime due unità a chiudere la lista sono il ro-ro Abrina (1980) di Log Brin, con ogni probabilità la ex Sabrina, nave della fallita compagnia brindisina che risultava già essere stata ceduta in Montenegro, e la cementiera (del 1975) Ole di Imsa (società appunto produttrice di cementi di Vasto).
Da notare che, riguardo le sei unità demolite ad Aliaga, nessuna di queste risulta aver concluso la propria vita in uno dei due cantieri situati nella località turca 'approvati' dalla UE e quindi inclusi nella cosiddetta European List, ovvero Leyal Gemi Sokum Sanayi Ve Ticaret Ltd. e Leyal-Demtas Gemi Sokum Sanayi.
La Vinlandia risulta infatti essere stata demolita da Ersay Gemi Geri Donusum, la Anemos da Bms Gemi Geri Donusum e la Abrina da Ege Gemi Sokum San Ve Tic As, mentre per le altre tre non è noto quale sia stata la 'destinazione' finale.

**Francesca Marchesi**

## Il 2018 annus horribilis per le demolizioni nell'Asia meridionale

Nonostante nel complesso le performance dell'Italia per il 2018 mostrino una tendenza al miglioramento, secondo i dati della ONG Shipbreaking Platform l'anno scorso è stato uno dei peggiori in assoluto nell'ultimo decennio per i cantieri demolitori dell'Asia meridionale dal punto di vista degli incidenti sul lavoro, che hanno provocato complessivamente 35 decessi (dei quali 14 ad Alang, 20 in Bangladesh e uno in Pakistan) e diverse decine di ferimenti.
Nel complesso durante l'anno sono state demolite 744 navi commerciali, delle quali 518 in aree intertidali di India (253), Bangladesh (185) e Pakistan (80), paesi che insieme si sono aggiudicati il 90,4% del tonnellaggio complessivamente andato a *scrapping*.
In una ipotetica pagella di buoni e cattivi demolitori, la ONG inserisce tra i peggiori 'smaltitori' Emirati Arabi, Stati Uniti e Grecia, cui sono riconducibili rispettivamente 61, 57 e 53 navi demolite sulle spiagge dell'Asia meridionale. Il 'podio' dei peggiori operatori vede invece in cima la sudcoreana Sinokor Merchant Marine (11 unità demolite tra India e Bangladesh), incalzata però da Norwegian Nordic American Tankers (compagnia quotata al NYSE, 8 navi demolite in Asia meridionale). Seguono

*segue a pag.19*

*segue da pag.18*

l'armatore tedesco Dr Peters GmbH & Co K e poi Chevron, Costamare, H-Line, Louis plc, Seabulk, Sovcomflot, Teekay, Zodiac Group e CMB. Tra le tendenze osservate, anche un aumento delle unità offshore avviate a *scrapping,* conseguenza della crisi che si è abbattuta sul settore: 138 sono i mezzi smantellati nel 2018, dei quali 96 nell'Asia meridionale. "I dati del 2018 sono scioccanti: nessun armatore può affermare di non essere a conoscenza delle terribili condizioni dei cantieri, ma continua a vendere massicciamente le navi agli stabilimenti peggiori per ottenere il maggior vantaggio economico. I danni causati dalla pratica del *beaching* sono reali, i lavoratori rischiano la vita, soffrono per l'esposizione a sostanze tossiche e gli ecosistemi costieri sono devastati. I proprietari delle navi hanno la responsabilità di vendere a cantieri che investono nei propri lavoratori e nell'ambiente" ha commentato Ingvild Jenssen, Direttore esecutivo e fondatore di Shipbreaking Platform.

Una nota a parte meritano però anche i 'buoni': tra loro Shipbreaking Platform ha inserito Boskalis, Hapag Lloyd, Wallenius-Wilhelmsen e Grieg, compagnie "responsabili" che smaltiscono le loro navi lontano dalle spiagge. "L'Unione Europea ha stilato una lista di strutture in cui l'attività di shiprecycling è svolta in modo pulito e sicuro. Sempre più navi dovrebbero essere indirizzate verso questi impianti" è la posizione di Shipbreaking Platform, che nella sezione Vision del suo sito web spiega di lavorare con lo scopo di promuovere "un riciclaggio pulito, sicuro e giusto a livello globale" attraverso la "denuncia di pratiche sporche e pericolose, come lo scarico di navi a fine vita sulle spiagge dei paesi in via di sviluppo" e la ricerca di "soluzioni globali sostenibili basate sul rispetto dei diritti umani e dei lavoratori così come su principi di giustizia ambientale, responsabilità del produttore, produzione pulita nonché su quello del 'chi inquina paga'".

**F.M.**

**COMMODITIES** **07/02/2019**

# Con le sanzioni USA l'Italia ha azzerato l'import di petrolio dall'Iran

## Nonostante l'esenzione temporanea, i dati dell'Unione Petrolifera confermano che il nostro Paese ha smesso di comprare greggio da Teheran, di cui era il primo acquirente europeo

L'esenzione, temporanea, dagli effetti delle nuove sanzioni USA nei confronti di Teheran non è bastata a rassicurare l'Italia, che – da quando il nuovo 'embargo' statunitense è entrato in vigore – ha completamente azzerato le importazioni di petrolio iraniano, di cui il Belpaese è sempre stato uno storico e importante acquirente, il primo in Europa per volumi.

Come noto, dallo scorso 5 novembre è formalmente in vigore il nuovo regime sanzionatorio voluto dal Presidente USA Donald Trump nei confronti dell'Iran, ma l'Italia, insieme ad altri 7 Paesi (Cina, India, Corea del Sud, Giappone, Grecia, Taiwan e Turchia) ha ottenuto un'esenzione, ancorché relativa soltanto all'import di petrolio e circoscritta a 6 mesi.

Una possibilità che però gli importatori del Belpaese, evidentemente, hanno deciso di non sfruttare, come aveva denunciato alcuni giorni fa, parlando all'agenzia stampa nazionale ISNA, il Ministro iraniano del Petrolio Bijan Zanganeh, palesemente contrariato da questa scelta italiana e dall'analoga condotta tenuta dalla Grecia. I due Paesi – ha dichiarato Zanganeh – "hanno ottenuto un'esenzione dagli Stati Uniti, ma non stanno comprando petrolio dall'Iran e non rispondono alle nostre domande a riguardo. Nessun Paese europeo al momento sta importando greggio iraniano, esclusa la Turchia".

Una circostanza, quella svelata dal membro dell'esecutivo di Teheran, che ora trova conferma nei dati appena diffusi dall'Unione Petrolifera, relativi proprio all'import italiano di petrolio durante tutto il 2018.

Lo 'stop' è immediatamente evidente: se da gennaio a ottobre dello scorso anno il nostro Paese aveva acquistato quantità mensili di greggio iraniano oscillanti tra 361.000 tonnellate (settembre) e 861.000 tonnellate (agosto), a novembre (quando le sanzioni sono entrate in vigore) e dicembre il volume è stato pari a zero. In totale, in tutto il 2018, l'Italia ha importato circa 6 milioni di tonnellate di greggio dall'Iran, cifra che resta significativa (il 9,7% sul totale delle importazioni di petrolio), ma che costituisce un calo del 35,3% rispetto al volume dello scorso anno.

L'Italia è sempre stata un cliente importante per Teheran, il primo a livello europeo, e nel 2017 aveva importato quasi 10 milioni di tonnellate di petrolio iraniano, il 14% del totale, valore che rendeva il Paese degli ayatollah il secondo fornitore, dietro solo all'Azerbaijan (18,7% del totale).

Nel 2018, invece, l'Iran – in ragione di questo blocco dell'import iniziato a novembre – ha perso parecchie posizioni attestandosi solo al 5° posto nella classifica dei fornitori, in un contesto di contrazione complessiva: lo scorso anno, infatti, l'Italia ha importato in totale 62 milioni di tonnellate di petrolio, il 6,5% in meno rispetto al 2017.

Al vertice della classifica resta l'Azerbaijan, con il 19% del totale, seguito da Iraq (14,9%), Arabia Saudita (11,7%), Libia (10,1%) e poi Iran (9,7%).

È evidente, quindi, che per qualche ragione l'Italia ha deciso di non sfruttare i 6 mesi di moratoria dalle sanzioni, concessi degli USA, e ha smesso di importare petrolio iraniano immediatamente dopo l'entrata in vigore del nuovo embargo americano. Scelta che ha visibilmente irritano il Governo di Teheran.

**Francesco Bottino**

# L'Unione Petrolifera assicura: "L'industria è pronta per IMO 2020"

## Ci sono ancora problemi tecnici da risolvere, ma il bunker a 0,5% di zolfo sarà disponibile in Italia: toccherà agli armatori decidere tra le alternative possibili

"L'industria petrolifera italiana è assolutamente pronta a fornire al mercato bunker con lo 0,5% di zolfo" in previsione dell'entrata in vigore delle nuove norme sulle emissioni navali stabilite dall'IMO (International Maritime Organization), prevista per il 1° gennaio 2020.

Ad assicurarlo è Claudio Spinaci, Presidente Dell'Unione Petrolifera – associazione che riunisce le principali aziende petrolifere italiane attive nel downstream, quindi nell'ambito della trasformazione del petrolio e della distribuzione dei prodotti petroliferi – che poi ammette: "Permangono alcune difficoltà di ordine tecnico, che però stiamo già affrontando insieme agli armatori".

Uno dei problemi principali – spiega a *Ship2Shore* lo stesso Spinaci – "è quello della compatibilità. Bisogna riuscire ad assicurare che in qualunque posto del mondo, il prodotto acquistato una volta miscelato con quello già presente nei serbatoi della nave non crei separazioni di fasi, precipitazione di asfalteni o paraffine e modifiche sostanziali alle proprietà fisiche dei prodotti. Si tratta di una problematica molto difficile e complicata da controllare, sia per il gran numero di stream petroliferi che sarà possibile impiegare per formulare il nuovo bunker, sia per la mancanza di un metodo di prova in grado di predire con certezza il comportamento di due diversi fuel una volta miscelati".

Il problema è reale, ma l'industria si è già messa a lavoro: "Nell'agosto scorso – ricorda infatti il Presidente dell'Unione Petrolifera – abbiamo organizzato, ed ospitato presso la nostra sede due importanti meeting dell'ISO (International Organization for Standardization), cui hanno partecipato 25 esperti mondiali provenienti dai diversi settori del trasporto marittimo (industria petrolifera, armatori, associazioni marittime, società di classificazione, costruttori di motori navali, fornitori di additivi), proprio per cercare di trovare la giusta soluzione". Dopo il vertice romano della scorsa estate, a fine anno si è svolto un altro meeting, sullo stesso tema, a Filadelfia, negli USA, seguito da un più recente incontro avvenuto alcune settimane fa a Copenaghen. Si lavora alacremente, quindi, anche se "non tutti i nodi sono stati ancora sciolti".

Ovviamente, riconosce lo stesso Spinaci, l'utilizzo del bunker a basso contenuto di zolfo non è l'unica soluzione per poter essere compliant con il sulphur cap che entrerà in vigore nel 2020. "È possibile installare gli scrubber e continuare a utilizzare bunker tradizionale, ma in tal caso si pone un problema di adeguamento della flotta, che è un processo lungo e costoso. Oggi solo 400-500 navi, su una flotta mondiale di circa 80.000 unità, sono attrezzate con questo tipo di impianti".

La terza 'via', è quella di utilizzare il GNL, "combustibile intrinsecamente pulito che presenta costi di approvvigionamento relativamente bassi, ma pone anch'esso un problema di adeguamento della flotta in termini di tempi e costi, tenuto conto che al momento manca un codice riconosciuto a livello mondiale per la progettazione di tali tipi di navi. Un codice IMO (International Maritime Organization) ufficiale è in fase di sviluppo, ma è non ancora stato pubblicato".

Il gas naturale liquefatto presenta poi – aggiunge Spinaci – "una serie di problemi tecnici dovuti alle sue proprietà fisiche, tra cui una densità energetica inferiore a quella del prodotto petrolifero che comporta un volume dei serbatoi di stoccaggio del carburante a bordo della nave circa il doppio (considerando la forte coibentazione necessaria per mantenere il prodotto a 156 °C sottozero)".

In definitiva, conclude il vertice dell'associazione italiana, "la scelta è degli armatori. Toccherà a loro decidere, in base alle proprie autonome valutazioni economiche e tecniche, quale soluzione meglio si adatta alle rispettive esigenze".

Quello che è certo è che, sia in relazione al carburante navale che, più in generale, al processo di transizione verso un'economia low-carbon, "il downstream petrolifero dovrà trasformarsi, e per farlo saranno necessari ingenti investimenti infrastrutturali per assicurare, da un lato, l'ammodernamento degli impianti di produzione per soddisfare i requisiti ambientali che diverranno negli anni sempre più stringenti e, dall'altro, per rispondere ai mutamenti della domanda a seguito del processo di de-carbonizzazione".

Non si tratterà di una transizione rapida – "il settore dei trasporti, stando a tutte le stime più accreditate, al 2030 continuerà ad essere coperto per il 75-80% dalla fonte petrolifera" ricorda Spinaci – ma la direzione è tracciata, e l'industria si sta muovendo: "Gli investimenti già programmati dal settore da oggi al 2030 ammontano complessivamente a circa 11 miliardi di euro, in linea con il trend storico, cui vanno poi aggiunti gli investimenti complementari in infrastrutture di distribuzione e stoccaggio volti ad aumentare ulteriormente la flessibilità del sistema".

La transizione sarà quindi, secondo il Presidente dell'Unione Petrolifera, "un processo lungo e complesso e ogni tecnologia dovrà essere valutata per il reale contributo che potrà offrire per rendere questo percorso sostenibile non solo dal punto di vista ambientale, ma anche economico e sociale. Ogni scelta dovrà essere supportata da valutazioni serie sulla maturità tecnologica delle diverse alternative in campo e delle infrastrutture necessarie per svilupparle e dei relativi costi/benefici. Privilegiarne una, sulla base di presunti vantaggi tecnologici ancora tutti da dimostrare, non ci farebbe raggiungere il risultato e penalizzerebbe le fasce più deboli della popolazione".

**Francesco Bottino**

est
europea servizi terminalistici

GAS 05/02/2019

# Sarà di Hapag-Lloyd la prima grande portacontainer a GNL

## Intervento di retrofitting a Shanghai per la Sajir, unità da 15.000 TEUs (ex UASC) che verrà dotata di un nuovo motore dual-fuel in grado di bruciare sia gas che low-sulphur fuel oil

Sarà la Sajir, unità da 15.000 TEUs di capacità, costruita nel 2014 e di proprietà di Hapag-Lloyd, la prima portacontainer di grandi dimensioni ad essere alimentata a gas naturale liquefatto (GNL).

La compagnia tedesca ha infatti annunciato che la Sajir – entrata in flotta dopo l'acquisizione dal liner arabo UASC, completata quasi due anni fa – verrà sottoposta ad un intervento di retrofitting finalizzato proprio a dotare la nave di un nuovo sistema di propulsione dual-fuel. Ad occuparsi di questo upgrade sarà Hudong HONDHOA Shipbuilding Group, con cui Hapag-Lloyd ha firmato un contratto la scorsa settimana, e che poterà a termine l'intervento di conversione nel suo cantiere Huarun Dadong Dockyard di Shanghai.

Durante la sosta in bacino, l'attuale motore della portacontainer appartenuta a UASC, alimentato con il classico heavy fuel oil (HFO), sarà sostituito con un nuovo propulsore dual fuel, in grado di bruciare sia GNL che low-sulphur fuel oil (LSFO), come backup, in caso non fosse possibile il rifornimento di gas.

"Grazie al retrofitting della Sajir, saremo la prima compagnia marittima del mondo a convertire a GNL una nave portacontainer di tale dimensione" ha detto Richard von Berlepsch, Managing Director Fleet Management di Hapag-Lloyd. "Con questa operazione mai fatta prima ci auguriamo di poter anche raccogliere utili elementi di conoscenza per il futuro, e di aprire la strada all'utilizzo di carburanti alternativi anche su unità di grande dimensione".

L'utilizzo del GNL per la propulsione navale – scrive Hapag-Lloyd nella sua nota – potrebbe ridurre le emissioni di CO2 dell'industria marittima del 15-30%, e ridurre quelle di ossido di zolfo e particolato del 90%.

La Sajir è una delle 17 navi presenti nella flotta di Hapag-Lloyd ad essere state progettate come LNG-ready, ovvero già predisposte alla conversione per l'utilizzo di propulsione a GNL.

DAL MERCATO 08/02/2019

# Moore Stephens rilevata da BDO

## Con la Brexit che incombe, la società di consulenza specializzata nello shipping ha unito le forze con la collega londinese

Già nell'aria da alcune settimane, la fusione tra Moore Stephens e la collega BDO UK è stata ufficializzata un paio di giorni fa dalle due società di consulenza britanniche, che in una nota hanno annunciato la nascita della "più grande advisory firm del Regno Unito", focalizzata su imprese di media dimensione.

Precisamente, è stata BDO Services Ltd (parte di BDO LLP Group) a rilevare quella che viene descritto come la "parte rilevante del business di Moore Stephens LLP" ovvero, nel dettaglio, le attività che fanno capo alle sedi principali, e cioè quelle di Londra, Birmingham, Reading, Bristol e Watford, che d'ora in avanti continueranno a operare sotto il brand BDO.

Tra le ragioni che i due partner hanno addotto per motivare l'operazione c'è anche l'avvicinarsi della Brexit: "I nostri clienti si trovano a dover fronteggiare un'incertezza senza precedenti mentre la Brexit incombe e il commercio globale attraversa cambiamenti fondamentali – ha dichiarato Paul Eagland, Managing partner di BDO, dicendosi però poi fiducioso che la combinazione dei rispettivi staff, reputazioni e competenze potrà assicurare alla società un "posizionamento fantastico" per sfruttare le opportunità che accompagneranno tale cambiamento.

In una comunicazione rivolta più specificamente ai contatti dell'industria marittima, Richard Greiner, ora nella nuova veste di partner dell'area Shipping & Transport di BDO, ha spiegato che la fusione porterà la 'nuova BDO' ad "ampliare il suo raggio d'azione e ad aggiungere nuove expertise e risorse all'esperienza già maturata nel settore", aggiungendo che anche nella nuova 'casa', i consulenti manterranno la loro collaborazione con l'industria dello shipping e in particolare continueranno a produrre la loro trimestrale Shipping Confidence Survey. A seguito della fusione, Simon Gallagher, già Managing Partner di Moore Stephens LLP, diverrà Head of Advisory di BDO, mentre il Chief Operating Officer Jon Randall sarà a capo dell'area Integration and Transformation.

BDO è presente ad oggi in 162 paesi, in cui opera con uno staff di 80.000 persone sviluppando ricavi globali annui per 9 miliardi di dollari. Nel Regno Unito, grazie all'ingresso di Moore Stephens, può ora contare su una forza lavoro di 5.000 persone in 17 località, per un fatturato di 590 milioni di sterline. L'operazione l'ha resa il terzo maggior auditor di società quotate nel paese, e il primo considerando solo quelle del segmento AIM.

**F.M.**

# Fincantieri vara a Sestri Ponente la prima 'Lady' di Branson

## Il cantiere ha lavoro assicurato almeno fino al 2024: oltre alle 4 di Virgin nasceranno sotto la Lanterna anche le 2 Oceania appena ordinate e la prima nave luxury di MSC

**Genova** - Il cantiere navale di Sestri Ponente, noto in tutto il mondo durante il secolo scorso per aver costruito i grandi transatlantici italiani, è tornato alla ribalta internazionale anche grazie a Virgin Voyages, la compagnia marittima fondata dall'eccentrico magnate britannico Richard Branson per allargare al settore delle crociere il suo già multiforme e ramificato gruppo (discografia, linee aeree, palestre e molto altro).

Ma se lo stabilimento genovese di Fincantieri è di nuovo – per usare le parole del direttore del sito, Paolo Capobianco – "protagonista dell'industria" grazie alla Scarlet Lady, la prima delle 4 newbuilding ordinate da Branson, e alle gemelle che seguiranno, è lo stesso Capobianco a rivelare, pur senza sbilanciarsi sui dettagli, che il cantiere non vivrà della sola Virgin: "La Scarlet Lady – ha infatti ricordato il dirigente di Fincantieri in occasione del *float out* della newbuilding – verrà consegnata nel 2020, mentre la seconda e la terza unità delle serie seguiranno nel 2021 e nel 2022. Poi faremo una pausa, perché costruiremo una nave per un altro armatore, quindi proseguiremo con la quarta Virgin che verrà consegnata nel 2023".

Nessun'indicazione, ovviamente, riguardo l'identità della nave che interromperà momentaneamente la serie di Virgin, ma – secondo quanto risulta a *Ship2Shore* – si tratterà della prima delle due unità commissionate a inizio anno da Oceania Cruises, brand del gruppo Norwegian Cruise Line Holding per cui Fincantieri aveva già costruito, proprio a Sestri, Marina e Riviera rispettivamente nel 2011 e 2012. Le due newbuilding ordinate a gennaio avranno una stazza lorda di 67.000 tonnellate e una capacità di ospitare circa 1.200 passeggeri, e la prima sarà consegnata proprio nel 2022.

Tom McAlpin, CEO di Virgin Voyages

Completata quindi la prima Oceania, lo stabilimento genovese tornerà a concentrarsi su Virgin, per realizzare la quarta ed ultima (almeno per il momento) nave del neonato marchio americano, e proseguirà poi dedicandosi alla prima delle 4 unità di tipologia *luxury* recentemente commissionate da MSC Crociere (ottobre 2018), che proprio grazie a queste newbuilding – con 64.000 tonnellate di stazza lorda e 500 cabine, la prima verrà consegnata nella primavera del 2023 e le altre seguiranno una all'anno nei successivi tre anni – debutterà nel segmento più 'alto' del mercato. Dopo toccherà quindi alla seconda nave di Oceania.

In questo momento, comunque, la parola d'ordine a Sestri è: concentrarsi sulle esigenze dell'armatore, "che non ha ancora esperienza in questo settore, ma ne ha moltissima – ha ricordato Capobianco – nella comunicazione, e ci sta dando una grande mano per far conoscere questo cantiere in tutto il mondo".

Cliente che per il momento sembra molto soddisfatto della sua prima nave, che – come le 3 gemelle che seguiranno – ha una stazza lorda di 110.000 tonnellate (dimensione massima che il cantiere genovese è in grado di gestire, nella sua attuale conformazione), è lunga 278 metri e ha una capacità di 2.770 passeggeri.

McAlpin insieme a Paolo Capobiano, direttore dello stabilimento di Sestri Ponente, e a Giuliana Rindone, madrina della nave

"Voglio ringraziare Fincantieri – ha infatti dichiarato Tom McAlpin, CEO di Virgin Voyages, durante la cerimonia di varo della Scarlet Lady, tenuta a battesimo dalla madrina Giuliana Rindone, dipendente dello stabilimento di Sestri, e culminata con la benaugurale rottura della bottiglia – che ha dimostrato grande maestria, creatività, cura dei dettagli ed etica del lavoro". Questo – ha quindi aggiunto il manager americano – "è un giorno molto importante per noi, perché la nostra prima nave, la Scarlet Lady, per la prima volta ha toccato l'acqua e si è mossa come una nave intera, e non più solo come singoli blocchi di acciaio".

Subito dopo il varo MacAlpin, accompagnato da Capobianco e da Luigi Matarazzo, direttore della divisione navi mercantili di Fincantieri, si è spostato di pochi metri per raggiungere il troncone di scafo delle seconda newbuilding destinata a Virgin, su cui i tre hanno saldato le tradizionali monete porta fortuna (la cosiddetta '*coin cerimony*') celebrando in tal modo l'avvio ufficiale dei lavori di costruzione della nave.

**Francesco Bottino**

F.LLI RAZETO E CASARETO SPA
FABBRICAZIONE OTTONAMI • HARDWARE MANUFACTURERS

CROCIERE 07/02/2019

# Fincantieri consegna la Viking Jupiter

## La sesta unità per Viking Cruises è stata realizzata ad Ancona

Arriva a sei il numero di navi da crociera realizzate da Fincantieri per Viking Cruises.
Il nuovo traguardo è stato raggiunto oggi ad Ancona, dove si è svolta la consegna della Viking Jupiter, unità con stazza lorda di circa 47.800 tonnellate, dotata di 465 cabine e in grado di accogliere 930 passeggeri, gemella della Viking Star (prima della serie, costruita a Marghera e consegnata nel 2015) e delle successive Viking Sea, Viking Sky, Viking Sun e Viking Orion, consegnate rispettivamente nel 2016, 2017 e 2018 e tutte realizzate ad Ancona.
La liason tra la compagnia e il gruppo cantieristico comunque non finisce qui: altre 10 unità, incluse quelle in opzione, saranno infatti realizzate dagli stabilimenti italiani di Fincantieri tra il 2021 e il 2027, mentre ulteriori due navi 'expedition' verranno costruite dalla controllata norvegese Vard.

**F.M.**

CROCIERE 07/02/2019

# Finanziamento da 2,5 miliardi per tre navi di MSC Crociere

## Anche Unicredit nel pool di banche che hanno supportato la compagnia per 3 unità in costruzione nei Chantiers de l'Atlantique, mentre WFW si è occupata della parte legale

unità di classe World (con consegna fissata rispettivamente nel 2022 e 2024) e la quinta di classe Meraviglia (che sarà pronta nel 2023).
A supportare la compagnia nell'operazione come advisor legale è stata ancora una volta Watson Farley & Williams, già al fianco di MSC Crociere in occasioni simili. In particolare a occuparsene è stato il team londinese della società, sotto la guida della Global Maritime Group Head e partner Lindsey Keeble, mentre Robert Platt, anch'egli partner, ha seguito la parte di contrattualistica. La stessa squadra si era occupata in passato anche del finanziamento da 1,29 miliardi a supporto della terza e quarta nave di classe Meraviglia, così come di quello da 1,5 miliardi relativo alle due Seaside.

**F.M.**

RIMORCHIO 07/02/2019

# Varato il Vittoriosa di Rimorchiatori Riuniti

## Prevista nel mese di aprile la consegna del mezzo, realizzato dal cantiere turco MedMarine per conto di Tug Malta, controllata del gruppo genovese

È prevista ad aprile la consegna del Vittoriosa, il rimorchiatore realizzato da Med Marine per la controllata di Rimorchiatori Riuniti Tug Malta.
Il mezzo, che era stato ordinato poco meno di un anno fa, è stato varato lo scorso 30 gennaio nello stabilimento di Ereğli del gruppo cantieristico turco.
Come già svelato al momento dell'ordine, il Vittoriosa è un rimorchiatore a propulsione azimutale di classe RAstar 3000-W class, con lunghezza di 29,7 metri, larghezza di 13,3, "LNG compatibile", ed equipaggiato con motori MTU 16V4000M65L in grado di sviluppare una potenza totale di 2 x 2.560 kW (circa 6866 CV) con una velocità di navigazione libera di 13 nodi e propulsori Rolls Royce US255. La nave, in grado di ospitare otto membri dell'equipaggio e classificata dal Rina, ha capacità "rafforzate" di escorting e rispetto alla tenuta al mare.
La sua costruzione è parte di un piano di investimenti del valore di 24 milioni di euro che porterà al rafforzamento della flotta di Tug Malta con l'ingresso di tre nuovi mezzi: oltre al Vittoriosa, il St. Angelo (costato 8 milioni di euro e già preso in consegna, esattamente un anno fa) e un terzo tug – il cui contratto di costruzione al momento deve ancora essere assegnato – che il gruppo genovese intende far realizzare entro il 2021.

**F.M.**

SPEDIZIONIERI 04/02/2019

# Panalpina dice no all'offerta d'acquisto di DSV

## Il maggiore azionista del gruppo, la Ernst Göhner Foundation, preferisce una crescita indipendente che non esclude comunque M&A

L'offerta d'acquisto di Panalpina messa sul piatto dall'operatore logistico danese non piace (o quantomeno non abbastanza) al principale azionista del colosso svizzero delle spedizioni.
Lo ha reso noto la stessa Panalpina con una nota nella quale si legge che "Ernst Göhner Foundation, il maggiore azionista con il 46% del capitale, ha informato il Consiglio d'amministrazione che non intende accettare la proposta d'acquisto non vincolante pervenuta da Dsv e che intende supportare il Cda nel perseguire un percorso di crescita aziendale indipendente che include ipotesi di M&A".
Insomma Panalpina non esclude possibili accordi di fusione e acquisizione ma al momento preferisce non essere inglobata completamente dal competitor Dsv che pure aveva messo sul piatto una cifra generosa (circa 3,5 miliardi di euro per il 100%).
A livello mondiale Panalpina, la cui sede centrale è in Svizzera a Basilea, è presente direttamente in 70 Paesi, oltre ad altri 100 dove opera attraverso partner locali. Gli uffici nel mondo sono più di 500 e i dipendenti circa 14 mila. Il gruppo è quotato allo SIX Swiss Exchange, la Borsa di Zurigo.
In Italia la società ha sede a Cerro Maggiore (Milano) e conta su altri cinque uffici a Genova, Bologna, Firenze, Vicenza e Roma, oltre alla sede di svizzera di Lugano che è accorpata a quelli italiani. I dipendenti nel nosstro Paese sono circa 180 e il giro d'affari generato in Italia nel 2017 è stato di 150 milioni di euro. I tre principali magazzini di cui dispone Panalpina in Italia sono a Cerro Maggiore (17.500 mq), Bologna (1.500 mq) e Lugano (4.100 mq).

**N.C.**

ASSOCIAZIONI 06/02/2019

# Silvia Moretto eletta nuovo Presidente di Fedespedi

## L'Ad di DB Group, prima donna a ricoprire l'incarico, succede al livornese Roberto Alberti

Silvia Moretto

Silvia Moretto è la nuova Presidente di Fedespedi, la federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, per il triennio 2019-2021.
Nominata oggi, nell'ambito dell'Assemblea Generale della Federazione, tenutasi a Milano, Moretto è Amministratore delegato e socia di DB Group, impresa di spedizioni internazionali di Montebelluna (Treviso), e succede nell'incarico (è la prima donna a ricoprirlo) al livornese Roberto Alberti, Presidente per il mandato 2015-2018.
Nel ringraziare il Presidente uscente Alberti per il lavoro svolto negli ultimi anni, e tutto il sistema associativo per la fiducia accordatale, Moretto ha illustrato brevemente le linee guida del suo programma per il prossimo triennio, che verte su tre pilastri: "Visibilità per la categoria, dialogo con i decisori in tema di semplificazione e per affrontare le nuove sfide - quali, tra le altre, digitalizzazione, e-commerce e Brexit - e i servizi alle aziende: formazione, assistenza legale e giuslavorista e Centro Studi. Inoltre, intendo valorizzare il ruolo dei giovani in associazione, quali portatori di innovazione e di un nuovo modo di comunicare, con sempre maggior chiarezza ed efficacia, chi siamo".
La Presidente Moretto ha quindi voluto ringraziare, per l'impegno assunto e per la sfida raccolta insieme, il neoeletto Consiglio Direttivo, composto da Nicola Bresaola, Angelo Colombo, Domenico de Crescenzo, Alessandro Laghezza, Paolo Maderna, Marco Migliorelli, Marcello Niccolai, Alessandro Pitto, Stefano Salano, Andrea Scarpa, Betty Schiavoni, Manuel Scortegagna, Guglielmo D. Tassone e Franco Tavoni.
Nel collegio dei Revisori dei Conti sono invece stati eletti Claudio Riva, Giancarlo Saglimbeni e Luca Spallarossa; in quello dei Probiviri Alberto Bartolozzi, Giuseppe Bianculli e Italo Leonardi.

INTERMODALE 08/02/2019

# Kombiverkehr avvierà un collegamento tra Verona e Kreutzal

## Lo ha annunciato l'operatore intermodale tedesco rendendo noti i risultati relativi al 2018, chiuso con 937.838 spedizioni (-2,1%)

Prenderà il via "entro il secondo trimestre del 2019" un nuovo collegamento intermodale di Kombiverkehr tra Verona e le località tedesche di Kreutzal e Kornwestheim. Lo ha reso noto lo stesso operatore intermodale, senza aggiungere ulteriori dettagli al riguardo, nella nota con cui ha anche fatto il punto sul 2018. Lo scorso anno la società ha gestito 937.838 spedizioni, per complessivi 1,86 milioni di TEU, performance in lieve calo (-2,1%) rispetto a quella del 2017.
Oltre alla nuova relazione tra Italia e Germania, tra le novità che saranno introdotte quest'anno Kombiverkehr ha annunciato anche un collegamento 'shuttle' tra Amburgo e Kiel-Norwegenkai per carichi da e verso Oslo.

**F.M.**

INTERMODALE 08/02/2019

# Si dimette il CEO di Ralpin

## René Dancet lascerà la guida dell'azienda dopo 15 anni

Dopo 15 anni di servizio, il CEO di Ralpin René Dancet si appresta a lasciare l'azienda "per orientarsi professionalmente verso nuovi orizzonti".
L'annuncio è stato dato dalla stessa società, specialista del trasporto intermodale e in particolare della Ro-La, l'autostrada viaggiante che attraversa le Alpi svizzere.
Precisamente Dancet lascerà ufficialmente l'incarico il prossimo 31 luglio, dopo averlo rilevato nel 2004. Ringraziandolo per "la sua apertura, le sue vaste conoscenze e la sua forza creativa", il Consiglio d'Amministrazione ha sottolineato come Dancet abbia compreso "l'importanza dell'autostrada viaggiante" e abbia saputo "farla radicare come parte importante della politica svizzera di trasferimento del traffico". Il board di Ralpin ha poi aggiunto che si occuperà della sua successione "nei prossimi giorni".

# Crescita a doppia cifra per i traffici di Hupac

## Grazie al recupero post Rastatt e all'acquisizione di ERS Railway l'operatore elvetico chiude il 2018 con 926.000 spedizioni (+21,4%), ma per il 2019 prevede una stabilizzazione delle performance

Dopo la frenata del 2017 (archiviato con un comunque ragguardevole +5% dei traffici nonostante le difficoltà causate dall'incidente di Rastatt), nel 2018 i volumi di Hupac sono tornati a correre.
L'operatore elvetico ha chiuso infatti l'anno appena trascorso con circa 926.000 spedizioni su rotaia (equivalenti a 1.720.000 TEUs), risultato in aumento del 21,4% (ovvero 163.000) sull'anno precedente.
Un dato che trova spiegazione in due fattori, che la stessa società considera "straordinari": da un lato il recupero delle perdite di traffico seguite alla chiusura della linea del Reno nel 2017, dall'altro l'acquisizione, nel giugno 2018, di ERS Railways, società attiva nei collegamenti tra i porti marittimi tedeschi e l'entroterra.
Per il 2019 l'operatore, anche per via del "rallentamento dell'economia", ha detto di aspettarsi invece una stabilizzazione della domanda di trasporto.
Tornando al 2018, una crescita particolarmente marcata è stata per Hupac quella del traffico non transalpino (+38%, ovvero in valore assoluto un aumento di 98.000 spedizioni), quasi interamente dovuta all'acquisizione di ERS Railways, che ha portato in dote 92.000 spedizioni delle circa 350.000 operazioni concluse in totale.
Bene è andato anche il traffico transalpino via Svizzera, che continua a rappresentare la fetta più grande del business dell'operatore con 535.777 operazioni complessive, raggiunte grazie a un incremento del 14,4%, ovvero 67.000, sul 2017, metà delle quali sono però dovute al recupero delle perdite di volumi che si erano avute dopo la chiusura della linea del Reno, nel 2017. Al netto di questa quota di traffico la crescita di questo segmento, rileva Hupac, è stata dell'8%, ed è stata dovuta soprattutto a un incremento dei semirimorchi, unità che perlopiù sono instradate attraverso l'asse del Sempione fino al terminal di Novara.
Terza e ultima fetta a comporre il totale dei traffici è quella delle movimentazioni transalpine via Austria e Francia, più contenuta e ora ulteriormente in calo: il 2018 si è chiuso con 38.767 spedizioni (-4,4% sul dato dell'anno precedente).

# Gallarate recupera, Pordenone quasi al via

Un discorso a parte è stato dedicato da Hupac al terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Lo scorso anno la struttura ha gestito circa 450.000 unità intermodali, chiudendo quindi con un risultato "leggermente inferiore alle attese di crescita", ma che comunque rappresenta una progressione del 7% (ovvero 30.000 unità) rispetto al 2017, anche in questo caso sostanzialmente frutto del recupero di quanto perso nel post Rastatt.
Secondo l'operatore svizzero i motivi della mancata crescita risiedono "nel gap infrastrutturale tuttora esistente sulla linea ferroviaria relativa al terminal", che sarà colmato dal completamento dei lavori di adeguamento della sagoma in Svizzera e in Italia sulla linea di Luino, previsto per fine 2020. "A quel punto saremo in pole position per accogliere i treni con sagoma elevata che oggi viaggiano esclusivamente sulla direttrice del Sempione" ha spiegato il direttore amministrativo di Hupac Spa Roberto Paciaroni.
Ad oggi la piattaforma dispone di 12 gru a portale, può allestire fino a 30 coppie di treni al giorno e conta circa 200 dipendenti. Nel 2018 ha investito circa 4 milioni nell'acquisto di nuovi trattori e locomotori, nel potenziamento degli impianti di radiocomunicazione interna e videosorveglianza e in portali OCR per la lettura automatica delle informazioni sui treni in ingresso e in uscita dal terminal. Nel dicembre 2018 un ulteriore passo avanti per il potenziamento del terminal è stato fatto con la prima partenza di un treno a trazione elettrica direttamente dallo scalo.
Quanto al 2019, oltre all'installazione di altri sistemi OCR (per la lettura delle informazioni sui camion in ingresso e in uscita), questo sarà l'anno in cui Hupac prenderà in gestione il terminal intermodale di Pordenone, cosa che, ha spiegato la società, avverrà "entro la metà dell'anno".

FEREST SHIPPING
Shipping Agency
Brokerage & Forwarding Agents
www.ferestship.com - info@ferestship.com

Our services:
- International & Domestic Shipping
- Land & Rail Transports
- Shipping Agency
- Customs Operations
- Customs Consulting & Assistance
- Goods Storing
- Availability across all the Italian Peninsula

*Head office:*
*Porto Nogaro – Via Marano, 1 – 33058 San Giorgio di Nogaro (UD)*
*tel.: +39 0431 66107*

*Branch office:*
*Monfalcone – Via Timavo 69/8 – 34074 Portorosega (GO)*
*tel.: +39 0481 40903*

# MSC asso pigliatutto in Italia

## Il gruppo di Aponte sta facendo incetta di personale da Contship Italia e dal 2020 avvierà con la neocostituita Medlog Italia trasporti ferroviari e stradali dai porti di Genova e Livorno

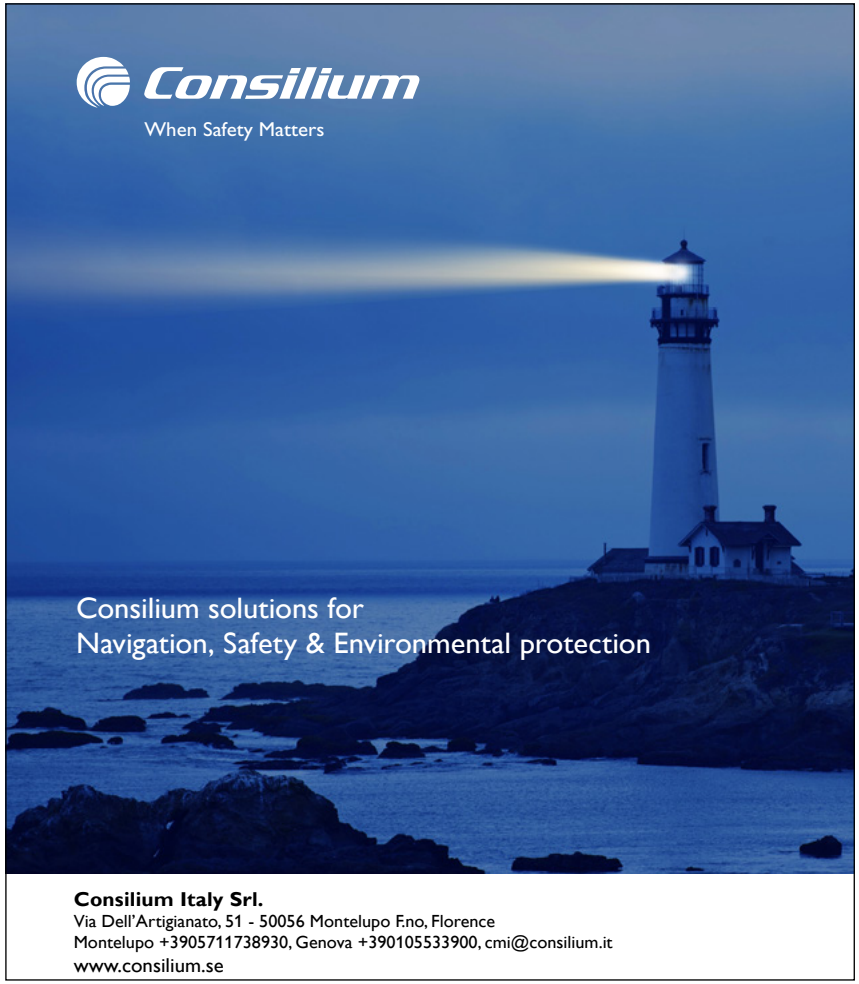
Dopo il trasporto marittimo di container, le crociere (MSC Crociere), la agenzie marittime (Le Navi), le case di spedizione (Savino Del Bene e Aprile), i traghetti (Snav e Grandi Navi Veloci) e i terminal portuali per la movimentazione di passeggeri e cargo, il gruppo svizzero Msc presieduto da Gianluigi Aponte si prepara ad avviare l'attività della nuova società Medlog Italia che si occuperà di trasporto ferroviario, intermodalità, logistica e autotrasporto. Questa nuova società che ha sede a Genova (dove è stata costituita esattamente dodici mesi fa) e al cui vertice siede Federico Pittaluga (manager esperto di logistica dell'agenzia marittima MSC Le Navi), avrà come oggetto sociale "attività di operatore di logistica multimodale, spedizioniere, vettore intermodale, gestione di magazzini e depositi, attività legale al trasporto import/export di merce e/o qualunque altra attività ausiliaria in relazione al trasporto merci". Secondo quanto risulta a *Ship2Shore* l'azienda è ancora in fase di start-up e non darà inizio alla propria attività prima del 2020, ma già da alcuni mesi ha avviato un'aggressiva campagna acquisti di manager di cui ha fatto le spese in particolare il gruppo Contship Italia. Il gruppo terminalistico partner di Msc nei terminal container di La Spezia e di Gioia Tauro, sarà a tutti gli effetti competitor di Medlog Italia nelle attività di trasporto terrestre e intermodale, segmenti di mercato in cui opera tramite l'impresa ferroviaria Oceanogate, l'operatore intermodale Hannibal e la società di logistica e autotrasporto Sogemar.

Proprio da queste società il gruppo ginevrino ha attinto per formare la sua nuova squadra di top manager che avranno il compito di far decollare il business terrestre di Msc in Italia. A trasferirsi da Contship Italia a Medlog Italia negli ultimi mesi sono stati (solo per citarne alcuni) Fabrizio Filippi (ex direttore generale di Hannibal), Scipione Vitale (ex responsabile sistemi gestione di sicurezza di Oceanogate), Luca Locati (ex direttore logistica di Hannibal), Paolo Siniscalco (ex controller manager di Sogemar), Fabio Casagrande (ex responsabile risorse umane di Sogemar) e Davide Brizzo (ex truck planner di Sogemar).

L'obiettivo da tempo dichiarato di MSC, così come delle altre grandi compagnie di navigazione attive nel business dei container, è quello di integrare il più possibile la catena logistica del trasporto merci dal produttore al consumatore, assumendo così il controllo non solo del trasporto via mare ma anche della movimentazione portuale e della distribuzione terrestre. Per questa ragione l'obiettivo di MSC anche in Italia è quello di avviare dal prossimo anno servizi di trasporto su ferro con una propria impresa ferroviaria (noleggiando locomotori e carri), un apposito Multimodal Transport Operator e inizialmente i porti serviti saranno quelli di Genova, Livorno e probabilmente anche Trieste. Stesso progetto di sviluppo riguarderà però anche il trasporto su gomma con una propria flotta di camion. Al momento non è chiaro se questi servizi di Medlog Italia saranno aperti anche ad altri caricatori o saranno riservati in esclusiva ai container di Msc.

Il porto di Genova (in particolare i terminal VTE, Intermodal Marine Terminal e il futuro terminal di calata Bettolo), considerando i volumi movimentati e le possibili sinergie attuabili anche con la Ignazio Messina & C. di cui presto il gruppo svizzero diventerà azionista al 49%, è certamente lo scalo che più di altri potrà beneficiare della spinta intermodale che Msc intende dare ai propri flussi di merce da e per gli scali marittimi. Potenzialmente saranno però interessati da questi nuovi servizi di logistica tutti i terminal container nei quali il gruppo di Aponte è presente, vale a dire: Calata Bettolo e IMT a Genova, La Spezia Container Terminal, Terminal Lorenzini a Livorno, Roma Terminal Container a Civitavecchia, Conateco a Napoli, Medcenter Container Terminal a Gioia Tauro, Adriatic Container Terminal ad Ancona, Terminal Intermodale Venezia a Marghera e Trieste Marine Terminal.

**Nicola Capuzzo**



# Protezione dell'ambiente? Al pari della transizione energetica

## Arvea Marieni, partner dell'ex ministro per l'ambiente Corrado Clini in GcM Consulting: "Anche un mare 'sostenibile' è un problema globale che richiede soluzioni globali"

Come la transizione energetica, così anche la protezione dell'ambiente marino è un problema globale che richiede soluzioni globali.

Se sul piano dell'Accordo di Parigi, la COP24 ne ha confermato il fallimento, già esplicito nei modesti impegni assunti dagli stati firmatari negli INDC (Intended National Determined Contributions), è chiaro che al primo punto di un'agenda sul clima ci sono oggi l'introduzione di una tassa sulle emissioni globali – la cosiddetta 'carbon tax' - che tenga conto delle esternalità legate all'utilizzo dei combustibili tradizionali, e l'eliminazione dei sussidi per le fonti fossili.

Questo l'incipit della posizione espressa, a *Ship2Shore*, in materia di sostenibilità ambientale marina da parte dell'advisor internazionale Arvea Marieni, attualmente partner dell'ex ministro per l'ambiente nel Governo Monti (dal novembre 2011 all'aprile 2013) Corrado Clini, nella società GcM Consulting.

Definendosi 'boutique di consulenza direzionale', questa società, fondata nel 2011 da Giancarlo Michellone, già Amministratore Delegato del Centro Ricerche Fiat, sviluppa approcci integrati ed ottimizzati sulle necessità dei clienti mediante metodi innovativi (alcuni di proprietà), sviluppati in anni di esperienza in aziende e società di consulenza.

"Le risorse economiche generate dovrebbero infatti essere reinvestite per lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie pulite e delle infrastrutture necessarie.

Seppure al di fuori dei meccanismi di Parigi, il settore del trasporto marittimo è giunto ormai alle stesse conclusioni. Senza un cambio di passo, le emissioni prodotte dal settore temo aumenteranno del 23% entro il 2035 rispetto al 2015, raggiungendo 1090 milioni di tonnellate" prosegue la consulente strategica - che si occupa di innovazione e sostenibilità soprattutto tra EU e Cina, avendo completato nel 2001 a Pechino l'EU-China JMTP, programma di formazione manageriale della Commissione EU e del MOFTEC Ministero Cinese del Commercio Estero e della Cooperazione Economica - secondo la quale il successo della transizione energetica dipende sia dalla realizzazione di nuove infrastrutture per la generazione di energia a basso o zero contenuto di carbonio, sia dall'adattamento delle infrastrutture energetiche esistenti a supporto della decarbonizzazione dell'economia.

Arvea Marieni

Se il futuro dell'economia a basso contenuto di carbonio è fondato in larga parte su elettricità prodotta da fonti rinnovabili, le reti di trasmissione e distribuzione esistenti non sono adeguate o sufficienti. Per costruire la spina dorsale della transizione energetica, sarà necessario realizzare un pacchetto di investimenti mastodontici e su scala globale, e superare la paura per le grandi opere. Un grande sistema di interconnessione energetica globale per garantire la copertura di fabbisogni energetici nuovi e disruptivi della matrice di distribuzione e consumo esistente.

"Nel settore marittimo gli impianti portuali per la generazione elettrica a terra (OPS Onshore Power Supply) contribuiranno alla riduzione delle emissioni delle navi ormeggiate, erogando elettricità prodotta da fonti rinnovabili. Oggi il 5% delle emissioni del settore marittimo sono generate nei porti; se tali impianti sono già obbligatori in California, i porti dell'Unione Europea dovranno dotarsene – insieme con infrastrutture per il bunkeraggio per LNG - entro il 2025.

Le OPS potranno funzionare anche come 'colonnine' per la ricarica delle batterie di navi elettriche. Come per la mobilità terrestre, le navi elettriche sono destinate ad assicurare invece il trasporto sulle brevi distanze. Ancora in analogia con il trasporto terrestre, l'idrogeno, insieme all'ammoniaca, svolgerà un ruolo sulle distanze.

Il costo per ogni installazione di OPS si aggira oggi tra 5 e 10 milioni di dollari, senza contare gli eventuali costi di adattamento e retrofitting per le navi esistenti.

Un ruolo importante sarà giocato ovviamente da un efficiente sistema di incentivi e sussidi".

L'Agenzia Internazionale dell'Energia prevede che nei prossimi 25 anni tra il 20% e il 60% del totale degli investimenti nei settori energetici tradizionali saranno destinati alla transizione; ben 68.000 miliardi dollari che creeranno imponenti opportunità di business.

Analogamente, decarbonizzare il trasporto marittimo entro il 2035 è un obiettivo ambizioso, ma tecnicamente realizzabile. E anche qui, è una questione (anche) di valori economici.

"Il sistema normativo e regolamentare sta già creando condizioni favorevoli agli investimenti e all'innovazione. Nella ricomposizione della matrice energetica mondiale, anche il 'phase out' dei combustibili fossili nel settore dello shipping è un processo che avverrà per gradi, secondo step legati alla diversa maturazione di un mix di soluzioni tecnologiche che sono oggi a diversi stadi di sviluppo.

Combustibili alternativi e energie rinnovabili possono già garantire significative riduzioni delle emissioni. I biocarburanti, ad esempio, già disponibili in quantità limitate non saranno però la risposta al problema; troppo pesanti sarebbero le conseguenze in termini di deforestazione. Un impatto più significativo avranno invece metanolo, ammoniaca e idrogeno" sostiene la partner di GcM Consulting.

L'impiego di tecnologie che sfruttano il vento è già realtà in diverse applicazioni pilota.

*segue a pag.29*

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

*segue da pag.28*

Attorno a queste opportunità stanno affermandosi un certo numero di start-ups innovative, come la tedesca SkySails o la finlandese Norsepower, che ha stretto un accordo con Viking Line nel 2017, per installare la loro Rotor Sail Solution su un ferry, nel corso del 2018.
Obiettivi più limitati in termini di percentuali, ma immediatamente raggiungibili possono essere garantiti da misure che migliorino l'efficienza energetica delle navi.

Clini e Marieni con interlocutori cinesi

Le opzioni sul mercato sono note e vanno dalla fase di progettazione (disegno dello scafo), a sistemi di lubrificazione ad aria, bollicine ecc.
Di non poco conto gli effetti di gestione e operazione delle navi e di migliori interfaccia nave-porto; la riduzione della velocità e l'intelligenza artificiale per il monitoraggio di tutte le fasi della catena di trasporto meritano particolare attenzione.
"Alcune di queste misure sono ancora poco convenienti per gli armatori; anche il 'retrofitting' richiede capitali che spesso questi non sono disponibili ad investire.
I governi possono (e devono) accelerare la viabilità commerciale e la fattibilità tecnica delle soluzioni pulite, attraverso ulteriori meccanismi di incentivazione per la decarbonizzazione.
Se l'imperativo dell'industria del trasporto marittimo è ridurre il prezzo del carburante, l'eco-innovazione offre risposte concrete e viabili.
La necessità di ridurre le emissioni di CO2 passa quindi dall'essere considerata un costo a divenire un'opportunità per nuovi business case. L'attesa di norme sempre più stringenti in materia riduce l'incertezza, facilita gli investimenti e accelera processi di innovazione".
Non a caso – osserva Marieni - da qualche anno diverse compagnie di navigazione hanno alzato la voce per domandare standard ambientali più stringenti per il trasporto marittimo. Assicuratori e investitori, sensibili al rischio di immobilizzazioni finanziarie per 'polizze carbone', aumentano la pressione. Opportunità di business per la sostenibilità sono spesso create dalla sovrapposizione di interessi/problemi 'cross-industry' (che interessano diverse industrie) e dalla capacità di trasferire, con meccanismi di 'spill-off' di soluzioni tecnologiche da un settore all'altro".
È stato richiamato di sopra il ruolo potenziale del metanolo per la propulsione. A paragone con i motori tradizionali, il metanolo può portare ad una riduzione potenziale del 99% del SOx, del 60% del NOx e il 90% del particolato.
Di applicazione relativamente facile per la compatibilità con tecnologie già in uso, il metanolo può essere prodotto ad esempio anche da rifiuti urbani o biomasse contribuendo a ridurre l'impatto complessivo del carbonio lungo tutta la sua supply-chain.
"Proprio la catena della gestione dei rifiuti rappresenta peraltro un tema interessante in un'ottica di sostenibilità – e contabilizzazione dell'impatto totale dello shipping – nonché la possibilità di creare nuovi, redditizi ambiti di attività per il settore. In quest'ottica, è risaputo che grandi quantitativi di materiali da rifiuto vengono esportati dalla Gran Bretagna alla volta del nord Europa come combustibile per i grandi inceneritori che assicurano il riscaldamento delle città scandinave e tedesche.
Sfruttando le potenzialità dell'intermodale in Europa, le società di shipping possono contribuire positivamente all'impiego di rifiuti come combustibile alternativo. Non a caso è la Svezia ad essere all'avanguardia nello sfruttamento del metanolo in ambito navale, con un progetto pilota - lo Stena Germanica è un grande traghetto per passeggeri e automobili che opera tra Göteborg e Kiel - che ha visto la conversione di RoPax tradizionali verso l'alimentazione a metanolo, insieme alla costruzione di strutture per il bunkeraggio e altre facility necessarie nei porti".
Nessuna analisi odierna di qualunque scenario macroeconomico con risvolti tecnologici può prescindere da una valutazione dell'impatto del colosso 'giallo' nel segmento specifico.
"La Cina contemporanea sta compiendo la sua trasformazione in potenza navale. In quanto tale, il paese di mezzo è uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento del settore marittimo, con l'11% delle emissioni complessive.
Uno dei principali costruttori di traghetti del mondo si avvia, in collaborazione con Fincantieri, ad assumere un ruolo centrale nella costruzione di navi da crociera. Un gigante destinato ad assumere un ruolo di leadership nella transizione energetica e protezione ambientale, come prova anche l'introduzione della prima tassa sulle emissioni industriali alla fine del 2017.
In materia di emissioni di NOx, Pechino ha anticipato l'entrata in vigore del limite dello 0,5 con la creazione di varie ECA, tra cui quella del delta del Fiume delle Perle e Bohai RimWaters, regioni a grande traffico di Ro-Ro, Ro-Pax e di navi da crociera" conclude Marieni, che parla correntemente varie lingue straniere ed ha una conoscenza avanzata del Cinese Mandarino.

**A.S.**

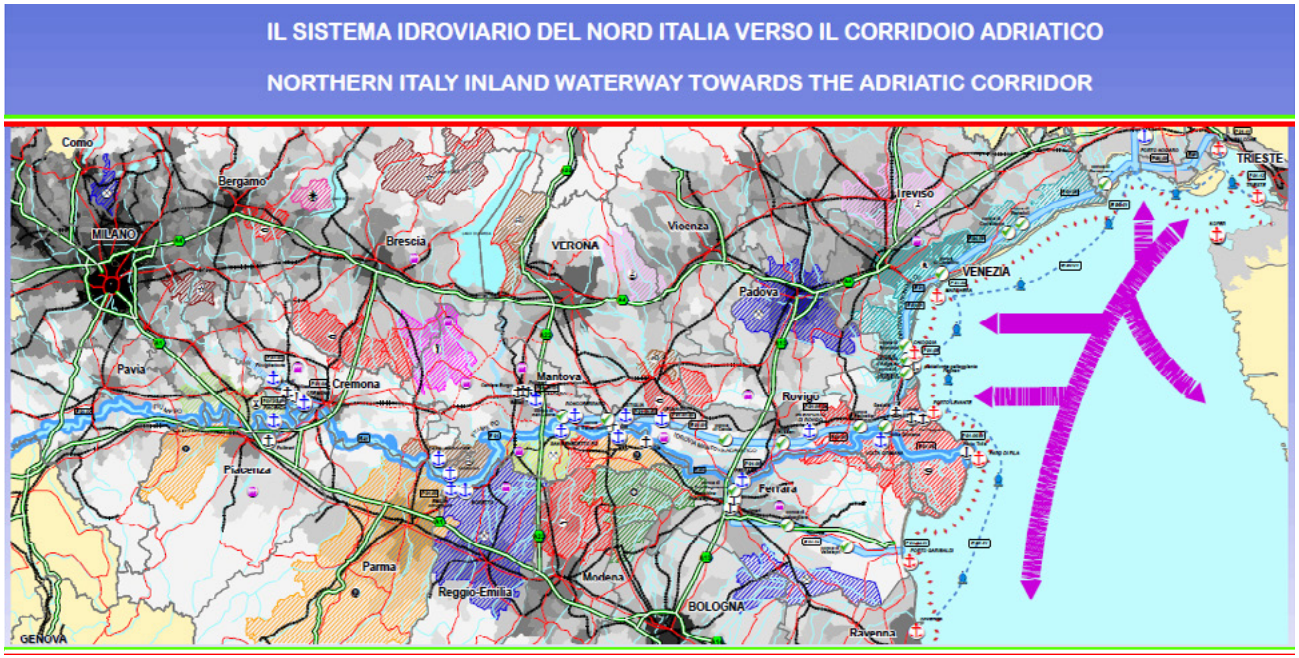
# Finalmente incentivi anche alla navigazione interna, il trasporto più sostenibile che riduce l'inquinamento

## Accolta dal Governo e dal Parlamento nella legge di bilancio 2019 la proposta di AIDNI, appoggiata da UNII e Propeller Club di Mantova, di una norma per favorire lo sviluppo del trasporto di merci sulle idrovie

Grimaldi e Rixi

Anche il 'popolo' delle – sempre un po' neglette, almeno in Italia – cosiddette 'autostrade del mare interne' (ovvero, le direttrici fluvio-marittime) può finalmente esultare.
C'è voluto tempo, pazienza e applicazione da parte di tutti gli stakeholders operativi e istituzionali impegnati, ma infine Governo e Parlamento hanno 'varato' gli incentivi anche a favore della navigazione interna, che sono stati previsti come fondi specifici nella legge di bilancio 2019.
Buone novità, quindi, per riequilibrare una sorta di 'concorrenza sleale' che finora si era sofferta dalle idrovie nei confronti delle altre modalità di trasporto e così promuovere la navigazione delle merci via acqua 'dolce' al fine di raggiungere migliori livelli di trasporto sostenibile per la qualità ambientale.
Negli ultimi due decenni le politiche 'disattente' dei governi e delle Regioni avevano di fatto scoraggiato la navigazione interna, finanziando invece il trasporto stradale – per il quale si investono centinaia di milioni di euro annui - privilegiando così la modalità che viceversa produce i maggiori impatti negativi ambientali, soprattutto in Val Padana.
"In Italia siamo tra gli ultimi e meno efficienti in tale ottica, in quanto oltre l'85% delle merci vengono trasportate ancora via camion quando un obiettivo comunitario prevede che almeno il 30% debba essere trasportato su modalità alternative" afferma Giancarlo Leoni, Membro del Consiglio del Propeller Club Port of Mantua e già dirigente della Provincia di Mantova con delega specifica; la cittadina lombarda, come noto, dispone di Valdaro, il maggiore porto commerciale interno del nostro Paese. "Lo Stato recentemente ha finanziato anche il trasporto ferroviario con oltre 60 milioni di euro e, quindi, ha prodotto ulteriore concorrenza sleale rispetto al trasporto fluviale. Le associazioni della navigazione interna hanno richiesto ai governi l'intervento finanziario di qualche milione di euro, una somma 'irrisoria' rispetto ai sostegni offerti anche al trasporto marittimo.
La legge finanziaria approvata ha introdotto una importante novità per il sostegno della navigazione interna ed il trasporto sostenibile come da anni richiesto dalle associazioni di promozione del trasporto merci fluvio-marittimo quali l'UNII Unione di Navigazione Interna Italiana, presieduta dal Prof. Sergio Vazzoler, l'AIDNI Associazione Italiana di Diritto della Navigazione Interna, presieduta dall'Avv. Massimiliano Grimaldi, che ha coordinato gli emendamenti, e l'International Propeller Club di Mantova, con presidente Ing. Claudio Lupi (Paganella Trasporti) e 'factotum' appunto l'Arch. Leoni, il quale ripercorre il lungo parto legislativo, che ha portato al recente 'fiocco rosa' (essendo una legge); per la precisione, la norma di interesse è l'art. 1, commi 234 e 235, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.
"Utile è stato dunque il convegno organizzato nel settembre 2018, promosso dalla On. Deborah Bergamini di Forza Italia, al quale era intervenuto il Viceministro ai Trasporti On. Edoardo Rixi che in quella occasione si era impegnato a proporre interventi di sostegno per il trasporto merci via acqua anche con l'obiettivo di agevolare lo spostamento dei carichi pesanti dalla strada salvaguardando così i ponti".
In quella circostanza, presenti anche i vertici delle Regioni Lombardia e Friuli Venezia Giulia nonchè le Province di Cremona e Mantova, erano state affrontate le questioni più urgenti da risolvere per una adeguata valorizzazione di questa importante modalità di trasporto, che presenta notevoli vantaggi in termini di sicurezza e di mobilità sostenibile.
"Il trasporto di merci e passeggeri lungo il sistema idroviario del Nord Italia, sul quale sono ubicati i porti core della rete centrale TEN-T di Cremona e Mantova, non può continuare ad essere penalizzato

*segue a pag.31*



*segue da pag.30*

dalla eccessiva burocrazia amministrativa e dalla mancata adozione di misure perequative rispetto alle altre modalità di trasporto. Lo stesso dicasi per il sistema idroviario toscano e laziale, che andrebbero adeguatamente valorizzati anche considerata la loro connessione con il mare" aveva sostenuto l'Avv. Massimiliano Grimaldi, Presidente di AIDNI. "I gravi e sempre più frequenti eventi mortali verificatisi negli ultimi anni a causa del precario stato delle infrastrutture stradali dovrebbero imporre una accelerazione del processo attuativo del Piano nazionale strategico della portualità e della logistica in relazione alla valorizzazione del trasporto per idrovie interne e fluvio-marittimo" terminava il legale genovese, rallegrandosi del fatto che il Vice Ministro Rixi, con la sua presenza, avesse mostrato concreto interesse verso una questione spesso sottaciuta.

Un primo passo verso tale ambito riconoscimento si era avuto un anno fa, allorquando le idrovie interne erano entrate nella legge portuale marittima.

Il decreto legislativo n. 232/2017 - cd correttivo della riforma portuale marittima - pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 9 febbraio 2018 aveva inserito il trasporto sulle idrovie tra le modalità da valorizzare nell'ambito delle politiche di sviluppo della portualità marittima in connessione con le altre reti di trasporto.

L'importante modifica normativa, che impone di tenere conto anche della modalità di trasporto per idrovie interne nell'ambito della pianificazione strategica che attiene ai grandi investimenti infrastrutturali, era stata frutto della iniziativa promossa dalla AIDNI, condivisa dall'On. le Diego Crivellari membro della IX Commissione trasporti alla Camera, grazie a cui veniva per la prima volta sancita dalla legge n. 84/94 la rilevanza della modalità di trasporto fiume-mare, prodromo all'ultimo recente riconoscimento.

La legge di bilancio 2019, pertanto, ha introdotto la modifica alle norme di sostegno alle 'autostrade del mare' estendendole alle vie d'acqua navigabili interne. "Non solo, ma la stessa disposizione introduce anche analoga modifica del regolamento DPR n. 205 dove alle strade del mare vengono aggiunte anche le vie navigabili interne. Infatti a queste modifiche normative molto importanti, sia per la panificazione logistica sia per riassestare la competitività delle via d'acqua interne, sono stati previsti alcuni fondi, anche se di ridotta dimensione, ma sufficienti per sostenere le start-up e l'innovazione all'interno della catena logistica che utilizzano la via d'acqua" spiegano i diretti interessati al provvedimento.

In sostanza sono stati messi a disposizione per questo settore per il 2019 ed il 2020 € 2.000.000 per ciascuno degli anni e dal 2021 è previsto un fondo annuale di 5 milioni.

"Quanto sopra rappresenta un primo importante risultato in quanto le decisioni hanno messo in atto cambiamenti normativi e sostegni finanziari utili a questo trasporto sostenibile che riduce le micropolveri nella valle Padana. Si apre pertanto una frase importante di messa a punto degli strumenti attuativi per permettere a questa innovazione normativa e di finanziamento di raggiungere l'obiettivo di spostare merci dalla strada alla via d'acqua e promuovere una forte innovazione nella flotta e nel sistema della navigazione interna" spiega ancora Leoni, che annota come molte aziende si sforzino di utilizzare trasporti maggiormente sostenibili ottenendo benefici d'immagine, ambientali e per la collettività che però non vengono riconosciuti, mentre in altri paesi più accorti questi sono premiati. Invece è importante che si introduca una 'contabilità delle riduzioni degli impatti ambientali' per chi fa trasporto sostenibile al fine di evidenziare le imprese virtuose e darne riconoscimento pubblico" termina il portavoce del cluster logistico mantovano.

**Angelo Scorza**

# Il Propeller Club Port of Mantua alza la testa

## Il Presidente Claudio Lupi: "Siamo a supporto del Distretto Logistico mantovano"

Nato nel 2011, il Propeller Club Port of Mantua vuole riportare l'attenzione sul Distretto Logistico mantovano, giunto a contare oltre 60 aziende a prevalenza logistica con circa 900 addetti, movimentando milioni di tonnellate di merci comprese quelle via navigazione fluviale.

In esso si trovano servizi specialistici che si inseriscono in importanti nicchie di mercato, ritagliandosi un proprio spazio ed identità particolari che gli permettono di crescere malgrado sia attorniato da realtà, quali Verona, Brescia, Bologna e Modena.

"Rinnovare, anzitutto, l'interesse attorno a questo settore dell'economia, poco conosciuto, malgrado sia di importanza primaria per la vita di un paese è una delle nostre mission" spiega il Presidene Claudio Lupi. "Così possiamo affermare che abbiamo contribuito attivamente alla crescita innovativa del nostro territorio anche attraverso le iniziative, quali l'organizzazione di incontri, convegni, momenti di confronto ed aggiornamento, nonché la partecipazione a fiere di settore, come quella biennale dei trasporti e della logistica di Monaco di Baviera - prossima edizione giugno 2019 - od altre iniziative a livello culturale, tra cui il supporto all'attività delle nostre scuole".

La Comunità Europea ha riconosciuto la strategicità del sistema portuale mantovano attraverso l'inserimento della rete di navigazione interna Milano-Venezia nelle 'core network' ovvero della parte strategica delle reti trans europee TEN-T.

L'inserimento in tali priorità infrastrutturali consentirà di accedere a nuovi finanziamenti comunitari nei prossimi 10 anni solo su progetti innovativi e coerenti con le strategie previste.

Oggi arrivano a Mantova via canale navigabile, per tutti i giorni dell'anno, chiatte con 1750 ton di merci senza limitazioni oppure con 60 TEU di container; ciò smentisce il tema dell'impraticabilità della navigazione interna nella valle Padana.

La funzionalità del Distretto Logistico connesso al Porto, appena completato nella sua seconda parte, è stata dimostrata, pur in tempi di crisi, sia dall'insediamento di nuove aziende sia dallo sviluppo di nuovi traffici anche ferroviari.

Occorre pertanto che gli enti ed i soggetti delle rappresentanze professionali cerchino di articolare una politica di promozione e di servizi basata su informazioni concrete ed aggiornate attraverso le quali far conoscere ciò che già funziona aiutando anche il sistema delle imprese nella presentazione delle nuove opportunità di traffico e gli obiettivi di sostenibilità ambientale raggiunti.

"Mi preme mettere in evidenza anche quanto il nostro Club abbia contribuito ad apportare le proprie idee alle istituzioni ad ogni livello (Ministero dei Trasporti, Regione Lombardia, Provincia e Comuni) aprendo dialoghi, discussioni che potessero coadiuvare le scelte politiche verso le migliori soluzioni nell'ambito della logistica e della navigazione interna" prosegue Lupi.

"Riteniamo fondamentale che le istituzioni si approprino del proprio ruolo di catalizzatori di uno sviluppo economico che passi attraverso piani strategici condivisi, che siano sostenibili e amplifichino le potenzialità delle strutture e delle aree disponibili avendo chiare le sue tipicità e le aziende che già le compongono o che potrebbero aggiungersi.

Siamo sostenitori della formazione di un 'comitato di distretto' che raggruppi Istituzioni, Comune e Provincia con Associazioni di categoria, Camera Commercio e le aziende del territorio; uno strumento che sarebbe utile per affrontare i vari problemi che si riscontrano a livello politico, con la frammentazione delle competenze istituzionali, così come indirizzare strategie comuni nei rapporti con autorità interessate a collaborazioni, quali il Porto di Venezia, l'Interporto di Quadrante Europa o nella promozione commerciale del comparto e così via".

# Finalmente i trasporti eccezionali prendono la via d'acqua

Finalmente, dopo anni di disattenzione, anche sul sistema idroviario padano si è sviluppato il trasporto dei grandi manufatti ingombranti e pesanti che caratterizzano i 'carichi eccezionali' togliendo dalle strade molti problemi; novità introdotta non grazie ad una lungimirante strategia nei trasporti da parte di qualche soggetto pubblico, ma obbligata dalla sempre più drammatica situazione delle

infrastrutture viabilistiche che si sono rivelate sempre più fragili e pericolose.
Infatti solo dopo il disastro (ed alcuni morti) avvenuto a causa del crollo di un ponte sollecitato dal transito di carichi straordinari ad Annone (Lecco) si è avuta una riduzione delle autorizzazioni da parte di ANAS e degli altri enti locali di fronte alle incertezze sulle stabilità dei ponti.
Ciò ha portato molti operatori a riscoprire le opportunità della via d'acqua e quindi della possibilità di ottimizzare costi e flessibilità utilizzando le chiatte.
I porti di Cremona e, soprattutto Mantova, hanno ospitato l'arrivo dei carichi per essere poi immessi su imbarcazioni indirizzate ai porti marittimi arrivando ad operare annualmente oltre 200 carichi eccezionali (ogni chiatta può ospitare fino a 4-6 carichi per viaggio).
In questo modo e si è ridotto fortemente l'intasamento dei 150 km di strade tra la città dei Gonzaga e il mare e si è avuto un beneficio ambientale derivante dal minore inquinamento da traffico e da emissioni dei potenti motori necessari agli stessi trasporti pesanti.
In questo modo i 400 transiti ridotti a un centinaio di chiatte hanno ripagato il territorio dando benefici quantificabili in 1,2 milioni di euro. "Malgrado ciò, si assiste al tentativo di continuare sempre più a trasportare via strada e non si attuano delle politiche come fanno i paesi del Nord Europa, che obbligano i carichi a raggiungere il primo porto fluviale disponibile" spiegano gli operatori mantovani. "Il grande disastro del crollo del ponte di Genova ha poi messo di nuovo in risalto la drammatica situazione del potenziale collasso di molti ponti, sollecitati non solo dal traffico normale ma da quello dei carichi eccezionali, che riducono precocemente le capacità di portata di tali infrastrutture e quindi consumano investimenti pubblici in modo più rapido rispetto alla via d'acqua. Risulta evidente la necessità di un'iniziativa statale e delle Regioni per orientare il trasporto dei carichi eccezionali alla più congrua via d'acqua salvaguardando in questo modo il traffico normale, l'ambiente e gli investimenti infrastrutturali" concludono a Mantova.



# Il Propeller Club americano plana anche sul Lago Ceresio

## Hanno preso il via ufficialmente gli incontri conviviali del nuovo Chapter del Canton Ticino, costituito a Lugano da 27 membri e affiliato alla casa madre originale degli Stati Uniti

Primo General Meeting per il nuovo The Propeller Club Port of Lugano, recentemente costituito, e affiliato a The International Propeller Clubs degli Stati Uniti.
Il primo incontro ufficiale si è svolto presso un noto hotel di Parco Paradiso, località di Lugano, presieduto da Michel'Angelo Piccinini, l'avvocato marittimista genovese dell'omonimo studio legale che è stato tra i promotori dell'iniziativa, come Presidente e da Thomas Schwenke come vice Presidente. La serata conviviale ha visto la presenza di 21 membri sui 27 effettivi, di cui tre pervenuti appositamente dalle loro sedi operative di Londra, Amburgo e Zugo, a

dimostrazione della piena 'globalità' della nuova associazione professionale costituita nel Canton Ticino.
Il Presidente ha ufficializzato l'ammissione dell'associazione a The International Propeller Clubs degli Stati Uniti, che a sua volta aveva comunicato formalmente il proprio sostegno lo scorso 19 novembre con un 'endorsement' ufficiale, che permette al consesso di spendere liberamente il famoso 'brand'.
Conformemente alle decisioni prese al momento della fondazione, i membri del consiglio esistenti hanno presentato la lista di candidati disposti a entrare nel Consiglio di Amministrazione, ovvero: Paola Bazzana (Coeclerici Commodities), Giovanni Marchelli (Coeclerici Commodities), Marco Passalia (Enet Energy), Gabriella Reccia (Nova Marine Carriers), Edoardo Tassinari (Bravo Tankers) e Giandomenico Dormio (Simpson Spence Young), con Paola Cuzzilla (Lawgical) come Segretaria.
Prossimamente, ha informato Piccinini, verrà indetta una riunione del consiglio per confermare democraticamente la sua nomina o invece per considerare l'opportunità di indire delle elezioni per nominare un nuovo presidente fra i componenti membri del consiglio in carica. Durante l'incontro sarà pianificata l'attività del Club ticinese per il 2019 e la campagna di adesione per i nuovi soci.
Al termine dei lavori dell'assemblea generale, cristallizzando lo storico momento della prima riunione ufficiale in una istantanea, i membri e pochi ospiti selezionati si sono poi uniti per una sessione di social networking presso l'Havana Deck Cuban Bar durata sino alla chiusura del locale, ad orari poco 'elvetici'.

**Angelo Scorza**

IT 08/02/2019

# Piattaforma altoatesina per la gestione digitale delle merci su camion

## È stata lanciata sul mercato Gruber Beyond MyDesk, definita "un passo avanti nel processo di digitalizzazione dei trasporti"

È stata lanciata sul mercato da Gruber Logistics SpA una innovativa piattaforma per la gestione digitale delle merci su camion.
Gruber Beyond MyDesk, sviluppata interamente in casa dalla società di Ora (Bolzano), viene definita dall'operatore altoatesino "un passo avanti nel processo di digitalizzazione dei trasporti.
Raccogliere la sfida della digitalizzazione per continuare a muovere le montagne anche nel futuro traduce la nostra continua volontà di rinnovarsi e adattarsi alle nuove tendenze di settore; un'indole che ci ha portato ad investire sempre di più nella trasformazione e innovazione digitale, dando vita ad un ambizioso progetto di digitalizzazione. Abbiamo deciso di fare dell'innovazione e della digitalizzazione non soltanto un concetto astratto, ma una strategia d'impresa ben precisa" afferma Martin Gruber, amministratore delegato dell'azienda.
"La nuova piattaforma digitale ha richiesto un profondo cambio di mentalità: attraverso questo progetto non vogliamo soltanto rendere più fluidi e snelli i processi legati alla gestione del trasporto, bensì rivoluzionare il rapporto tra cliente e azienda, abbracciando una strategia di sviluppo fondata sulla trasparenza di performance e dei processi di interscambio cliente-fornitore.
Per raggiungere tale obiettivo abbiamo incaricato il nostro team di esperti IT di sviluppare un prodotto che potesse rispondere alle esigenze del cliente e allo stesso tempo adattarsi al meglio alla molteplicità di servizi offerti dall'azienda. Il risultato dei nostri sforzi è Gruber Beyond MyDesk".
Con l'ausilio di un'interfaccia personalizzabile, la piattaforma fornisce al cliente la possibilità di gestire, in totale autonomia, un account personale tramite il quale potrà tracciare la posizione del mezzo, consultare lo stato e le foto dei trasporti, prendere visione della documentazione amministrativa, controllare lo stato dei pagamenti e la performance dei trasporti effettuati.

CDA Michael, Kurt, Martin e Christian Gruber

Gruber Logistics è una innovativa realtà logistica di medie dimensioni, fondata nel 1936 da Josef Gruber, cresciuta costantemente pur mantenendo il connotato fondamentale di essere sempre un'azienda famigliare, oggi condotta dalla terza generazione, con 24 sedi in Italia, Europa e Asia; 6 Business Units che offrono un vasto assortimento di servizi per soddisfare le esigenze dei clienti nei carichi completi, carichi parziali, trasporti eccezionali, trasporti aerei e marittimi, logistica, ricollocazione e montaggio.
Tra i settori core business vi sono l'industria siderurgica e quella automobilistica, il chimico, l'alimentare e la carta. Il parco mezzi di 750 unità va dal camion da 7,5 tonnellate al mega-trailer passando dai veicoli speciali per trasporti con peso complessivo fino a 170 tonnellate.
Un anno fa la società altoatesina di autotrasporto e logistica aveva aperto una filiale a Napoli per servire il trasporto marittimo e il project cargo, proponendosi di sviluppare i traffici marittimi sulla direttrice strategica Tirreno-Mediterraneo, con focus sulle rotte del Medio Oriente e dell'Africa.

**Angelo Scorza**

IT 04/02/2019

# IB sbarca a Cipro

## Nuova sede a Limassol per il gruppo IT ligure specializzato in prodotti e servizi per lo shipping

Nuova sede a Cipro per IB, realtà ligure specializzata in prodotti e servizi IT per lo shipping. Dal mese di febbraio è infatti operativo il nuovo ufficio di Limassol della società, nel quale hanno già trovato impiego sette addetti.
"Oggigiorno Cipro è un mercato chiave per chi opera nei software integrati e innovativi come noi" ha commentato Giampiero Soncini, recentemente entrato nel gruppo come CEO della divisione Marine dopo molti anni passati alla guida di Spectec, di cui è stato anche fondatore, e una breve parentesi nel RINA. Secondo il manager in particolare il sistema di gestione flotte da remoto e Infoship saranno in grado di suscitare l'interesse della comunità dello shipping locale, permettendo a IB di poter sviluppare la sua presenza in tutta l'area del Mediterraneo meridionale.
Dello staff della nuova sede fanno parte Konstantinos Zinonos, che si occuperà dei clienti greci e ciprioti, Sophia Ioannou, in qualità di office manager, mentre il reparto vendite per il momento sarà gestito da Fulvio Solari e Barbara Terrosi dell'ufficio italiano.

SHIP 2 SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

**Direttore Responsabile**
Angelo Scorza

**Editore**
ESA Srl
Via Assarotti 38/16 16122 Genova
P.I./C.F. 01477140998

**Sede operativa**
Via Felice Romani 8/2A 16122 Genova
Tel. +39 010 2517945
Fax +39 010 8687478
e-mail: redazione@ship2shore.it

www.ship2shore.it

Iscriz. Trib. di Genova n. 19/2004
CCIAA di Genova, R.E.A. 412277
Cap. Soc. € 10.000 i.v.