

RASSEGNA STAMPA DEL

16 Aprile 2019



Crociere, l'Hennebique nel mirino di Msc

IL RETROSCENA

Simone Gallotti / GENOVA

La parte "scoperta" dell'operazione ha accelerato e giovedì sarà posto il primo tassello per tentare la riqualificazione di Ponte Parodi e dell'Hennebique, l'ex silos del grano del porto di Genova. Il futuro delle due aree, confinanti ma dal destino separato almeno sino ad oggi, potrebbe incrociarsi, grazie al maxi piano per creare il polo delle crociere di lusso nel cuore della città. Perché il progetto abbia successo, è necessario però che vada in porto anche l'operazione "sottotraccia", quella del pressing politico, con la cabina di regia del presidente della Regione

Giovanni Toti, che ha spinto affinché Msc e Altarea, due colossi dagli interessi convergenti su quel fronte del porto, riuscissero a dialogare.

Giovedì si comincerà a fare sul serio: il comitato di gestione dell'Authority dovrebbe dare il via libera alle linee guida che fisseranno i criteri per le "manifestazioni di interesse". Sono i paletti che l'ente guidato da Paolo Signorini renderà pubblici e che permetteranno alle imprese interessate alla riqualificazione dell'edificio dell'Hennebique di farsi avanti: avranno a disposizione sessanta giorni per presentare i progetti. Il tempo non è molto e indica forse una volontà di accelerare il più possibile. Dopo due mesi, una commissione deciderà quale progetto sarà il idoneo a ridare nuova vita

all'edificio. Le maglie, raccontano le fonti, dovranno essere più larghe per le attività commerciali che si insedieranno nel complesso ristrutturato. Come anticipato dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph*, una parte dell'edificio dovrebbe essere destinata all'accoglienza dei crocieristi, rendendo così l'ex silos del grano il perno della trasformazione di quell'area nel polo delle crociere del lusso.

Msc, il colosso delle crociere guidato da Gianluigi Aponte, si sarebbe dimostrato disponibile a riqualificare tutto l'edificio. All'operatore interessa soprattutto l'attività delle crociere. Per questo un'alleanza con un partner "del mestiere", darebbe maggiori garanzie. Altarea, il colosso francese che avrebbe dovuto

trasformare l'area di Ponte Parodi ma che è fermo da lungo tempo anche per un contenzioso con l'Authority portuale, sarebbe il compagno di viaggio ideale. E così oggi i due gruppi dovrebbero incontrarsi di nuovo per definire l'intesa, vista la pubblicazione imminente del bando. L'obiettivo è mettere insieme Ponte Parodi e l'Hennebique, le esigenze delle crociere con quelle di riqualificazione urbana. E nel contempo sterilizzare la richiesta danni di Altarea nei confronti dell'Authority: 17 milioni di euro chiesti per non aver realizzato le opere che avrebbe consentito ai francesi di iniziare i lavori. Ecco perché Regione, Comune e Authority portuale sperano che tutti i tasselli si incastrino. —



IL BACINO DI SESTRI PONENTE

Rixi: «Il ribaltamento a mare è una priorità per il governo»

Alberto Quarati

«Il ribaltamento a mare lo stiamo seguendo, stiamo andando avanti e spero che a settembre avremo l'inizio dei lavori». Così il vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, a margine del convegno "Infrastrutture digitali e logistica delle merci" organizzato da Uirnet, parlando del progetto di ampliamento dello stabilimento di Fincantieri di Sestri Ponente nel bacino portuale di Genova, per permettere la costruzione di grandi navi da crociera. Il tema del ribaltamento per noi è fondamentale, si inquadra in una politica nazionale di rinnovo di tutta la cantieristica Fincantieri sul territorio. Sarò a Palermo - prosegue Rixi - nei prossimi giorni per parlare di questo». L'obiettivo per l'industria di Stato (che secondo gli ultimi dati della società di analisi Clarksons al *Secolo XIX* traina per valore della produzione i cantieri italiani tra quarto e terzo posto al mondo, dietro i big come Cina, Corea e

Giappone) è «traguardare degli obiettivi al 2040-2050, visto che Fincantieri ha i bacini pieni per diversi anni» dice Rixi. Il progetto del ribaltamento a mare della Fincantieri di Sestri risale al 2009 e vale circa 80 milioni di euro. Il gruppo lo ha poi aggiornato circa un anno fa e si parla ora di un costo di 515 milioni: la pratica non è quindi

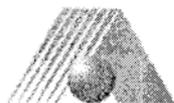
delle più agili, e proprio per questo, spiega Rixi, i lavori saranno suddivisi per lotti: «In questa maniera il nucleo originario del progetto, che in sostanza sono i riempimenti previsti sin dal 2009, possono essere avviati in breve tempo, perché sono già stati approvati: serviranno gli atti ingiuntivi del ministero sull'accordo di programma di allora». La crisi

economica impose il freno: anzi, il cantiere di Sestri rischiò la chiusura per effetto del crollo degli ordini. Il rilancio del gruppo di Stato negli anni successivi mutò il quadro, portando alla riproposizione, da parte di Fincantieri, del progetto di ribaltamento, ma ampliato.

Per «la parte aggiuntiva dell'ampliamento sarà ovviamente necessario più tempo»: l'area del maxi-bacino, che prevede l'amputazione di due banchine della Marina Aeroporto di Sestri e sui cui la trattativa è ancora in corso, «non potrà partire prima di due o tre anni». Il ribaltamento di Sestri fa parte di una strategia nazionale, spiega Rixi, «un piano di investimenti che riguarda Genova, Castelmammare, Palermo». La cifra investita su Genova si aggira sui 515 milioni: 80 sono quelli già in cassa all'Autorità di sistema portuale dal 2009, una parte attinge dai 200 milioni destinati al porto dal Decreto Genova, «la parte rimanente deriva - conclude il vice ministro - da investimenti a carico di Fincantieri e dello stesso Stato».

DEPOSITI, SUPERBA PUNTA SULL'EX ENEL

Sempre in tema di infrastrutture, ieri all'incontro Uirnet era presente anche Guido Ottolenghi, presidente del gruppo Pir che controlla i depositi chimici di Miltedo: «Per noi l'area di riferimento rimane il carbonile dell'Enel. Ci auguriamo che dopo 30 anni a decidere sulla nostra ricollocazione non siano interessi economici concorrenti o timori su allarmi eccessivi, ma la legge». —



Internet e robot, il porto è hi tech

MASSIMO MINELLA

Le banchine dedicate al carico e allo scarico delle merci? Appartengono al passato. Le piattaforme logistiche che governano il flusso della merce utilizzando tutte le differenti modalità di trasporto? Sono il futuro. Il presente dei porti, invece, è ancora un ibrido in cui la cristallizzazione del passato è ancora dura da togliere, nonostante sia ormai chiaro a tutti quale sia la rotta obbligata da percorrere. Se ne parla, ancora una volta, in un convegno che va in scena a Palazzo San Giorgio, sede della più importante autorità di sistema portuale d'Italia e, di fatto, laboratorio di nuove strategie dell'economia del mare. Se, in sostanza, diventa obbligatorio imporre una svolta ai porti italiani, affinché non finiscano ai margini della sfida globale, allora è fondamentale attrezzarsi per tempo. Anche la tec-

nologia, da questo punto di vista, può essere utile a recuperare per tempo il terreno perduto. Anche perché è ormai un dato di fatto che i porti siano sempre più digitali, con l'impiego di ogni tipo di innovazioni tecnologiche, da Internet alla robotica, dai big data alle blockchain.

«Genova è storicamente all'avanguardia nei porti italiani per ingegnerizzazione telematica del funzionamento del porto ed è stata la prima ad aderire alla Piattaforma logistica nazionale – spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini – e per esigenze di incrementare il navettamento ferroviario abbiamo bisogno di ingegnerizzare sempre più il nostro scalo con iniziative all'avanguardia».

Il prossimo passo allo studio, con Uirnet, la società che ha realizzato la Piattaforma logistica

e spero che a settembre avremo l'inizio dei lavori» annuncia infatti a margine del convegno il vice ministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi. Sempre Rixi riprende il tema della collaborazione obbligatoria fra il porto di Genova e la Svizzera, come emerso la scorsa settimana in un convegno. «La Liguria ha bisogno soprattutto di ultimare tutti i lavori di raccordo ferroviario con il porto, quindi sbloccare finalmente il nodo di Genova, il terzo valico e' stato sbloccato, verrà finanziato anche il sesto lotto, ma il problema è che i binari devono arrivare anche al confine svizzero – Abbiamo parlato con il ministro degli Esteri svizzero, quindi andremo a riscrivere un memorandum dal 2020 al 2030 per l'Italia, ma ovviamente verrà focalizzato sulla portualità ligure che è quella che interessa gli svizzeri»

nazionale digitale, è allargarla ai retroporti.

«La Piattaforma è lo strumento fondamentale di proprietà dello Stato che serve a coordinare i flussi che provengono da tutto il sistema logistico, porti, interporti, centri merci ferrovie e privati, e dai vettori che interconnettono i nodi – sottolinea Rodolfo De Dominicis, presidente e ad di Uirnet –. Funziona da tempo, ma il salto di qualità avverrà quando tutto il sistema sarà connesso, integrato e automatizzato. Lo Stato non può stare a guardare, deve intervenire con un monitoraggio attento sull'andamento del sistema. Bisogna mettere in connessione anche i sistemi privati dei singoli operatori che parlano linguaggi diversi con la regia del governo».

Novità invece sul fronte della blue economy per Genova. «Il ribaltamento a mare lo stiamo seguendo, stiamo andando avanti



La polemica

Autonomia la Regione rilancia “Cominciamo dalle banchine”

MICHELA BOMPANI

Unanimità del consiglio regionale sull'autonomia finanziaria del porto di Genova: maggioranza e opposizioni, ieri, si sono unite approvando, insieme, un unico ordine del giorno che vede tutte le forze politiche del consiglio spingere perché il cardine dell'autonomia della Regione Liguria diventino proprio i porti liguri, con quello di Genova, ovviamente, in testa. Inoltre, l'assemblea ha approvato che nessun altro passaggio sulla strada dell'autonomia della Liguria sia deciso dalla giunta, senza passare dalla condivisione e soprattutto dal voto del consiglio regionale, come invece accaduto finora.

Ieri sono state le opposizioni, Pd, M5S, Rete a Sinistra-Liberamente, Liguri con Paita a chiedere ed ottenere una seduta monografica dell'assemblea regionale dedicata all'autonomia. «La scelta relativa all'autonomia differenziata della Liguria va discussa e affrontata con consapevolezza nella sede più idonea che è il consiglio regionale – ha detto il capogruppo Pd, in apertura dei lavori – abbiamo assistito a più delibere di giunta, sono stati attivati tavoli tematici, ma non sono stati coinvolti i soggetti politici, economici e sociali, quello sottoposto al governo è il documento della giunta». E anche da Alice Salvatore, M5S, ha scoccato: «Ci siamo ritrovati la richiesta di autonomia, già preparata, in una delibera della giunta, pronta da inviare al governo». E infatti tutte le opposizioni segnano come un importante successo l'inserimento, nell'ordine del giorno approvato all'unanimità, della decisione che il consiglio regionale “venga infor-

mato con cadenza periodica sugli esiti del negoziato con il Governo” e “gli venga trasmesso lo schema di intesa con il governo prima della sua formale sottoscrizione”.

«Al governo – ha spiegato il presidente della Regione, Giovanni Toti – chiediamo ciò che riteniamo di poter gestire in modo più efficace e vicino ai cittadini della Liguria, invece di continuare a appaltarlo a un governo centrale che ha tenuto in poca considerazione le esigenze delle Regioni». E ha aggiunto: «Porti, Infrastrutture, Sanità possono essere gestite in modo più vicino ai cittadini». E la vicepresidente della Regione, Sonia Viale, è soddisfatta: «Abbiamo trovato una sintesi con le richieste dell'opposizione, l'intesa dimostra che la nostra Regione è capace ad avviare il con-

fronto con il governo».

Proprio sul fronte finanziario, al netto del porto, la preoccupazione del Pd è altissima, per l'effettiva capacità di reggere l'autonomia su altri settori, già in difficoltà: «C'è il pericolo concreto che il percorso sia insostenibile dal punto di vista finanziario, la nostra Regione riceve più dallo Stato rispetto a ciò che restituisce». E la capogruppo M5S,

Alice Salvatore, a proposito, denuncia infatti «una serie di proposte sovradimensionate rispetto alle capacità della Regione Liguria» e propone di «investire una quota del gettito fiscale dei porti per lo sviluppo del trasporto pubblico locale ligure», ma l'ordine del giorno dei Cinquestelle viene bocciato dall'aula. Respinto anche un ordine del giorno del Pd che avrebbe voluto cancellare la richiesta di affidare la concessione della rete autostradale alla Regione: «La Liguria non ha le forze per gestirla – ha detto Lunardon – abbiamo una rete autostradale vecchia e costosa, fatta di ponti e gallerie. Inoltre, con la concessione alla Regione, i proventi dai pedaggi non basteranno mai per costruire la Gronda».

Logistica, l'inefficienza costa 35 miliardi

Genova - La realizzazione e la messa in esercizio di infrastrutture digitali è essenziale per lo sviluppo socio-economico futuro dell'Italia, ma anche per recuperare la competitività persa negli ultimi 20 anni rispetto ai porti del Nord Europa e a quelli emergenti del Mediterraneo (Marocco, Egitto, Turchia e Grecia).

L'Italia rimane tra i grandi sistemi portuali europei e mondiali, ma con rischi crescenti al ribasso e di progressiva marginalizzazione dalle grandi rotte del commercio internazionale.

Le attuali inefficienze sul fronte infrastrutturale e logistico pesano ogni anno per valori compresi tra 25 e 35 miliardi di euro, equivalenti all'1,5-2% del prodotto interno lordo. Impatto positivo e i benefici generabili dalla Piattaforma logistica nazionale in termini di recupero di efficienza nel sistema si attestano su valori compresi tra sette e 10 miliardi di euro, pari al 7,5% del pil nel settore logistico e allo 0,5% del pil italiano.

Sono le cifre emerse nel corso dell'incontro organizzato a Genova da UirNet e Logistica Digitale dal titolo "Infrastrutture digitali e logistica delle merci. Priorità strategiche per Genova e per l'Italia". Dopo il saluto istituzionale di Marco Bucci, sindaco di Genova, presidente della Regione Liguria, il convegno ha visto la partecipazione del viceministro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, del sottosegretario alla PA, Mattia Fantinati e, tra gli altri, di Alberto Maestrini, presidente di PerGenova, di Guido Ottolenghi, presidente del Comitato tecnico-scientifico di Confindustria per la Logistica, Marco Rettighieri, responsabile attuazione "Programma Straordinario di investimenti urgenti" Porto di Genova e Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: «Se si vuole uscire dalla situazione attuale di efficienza relativa del sistema logistico nazionale - ha dichiarato il professor Rodolfo De Dominicis, presidente e amministratore delegato di Uirnet - lo Stato non può stare a guardare, ma deve intervenire con un monitoraggio attento sull'andamento del sistema, una verifica costante delle performance dei singoli attori e, soprattutto, deve continuare a promuovere - ma questa volta definitivamente - un sistema terzo che sia in grado di raccogliere, esaminare e gestire i flussi di dati che vengono dal campo per le finalità decisorie che gli competono».

«Attraverso la trasformazione digitale della logistica italiana e lanciando sul mercato un'offerta di servizi innovativi orientati alla digitalizzazione della catena logistica - ha affermato Fabrizio Perrone, amministratore delegato di Logistica Digitale - possiamo creare un ecosistema, consolidando e coltivando le esperienze sviluppate insieme ad una rete di partner, rendendo disponibili le migliori competenze del settore e valorizzando le esperienze locali. Questo significa creare valore, utilizzando i risparmi generati dalla riduzione delle inefficienze di sistema per fornire un ritorno e continuare ad attrarre gli investimenti pubblici e privati del mercato». «Stiamo lavorando per una Pubblica amministrazione digitale, smart, veloce ed agile, che non sia più un costo occulto per famiglie e imprese ma che ci consenta di far fare un grande salto di qualità a tutto il sistema Italia. - ha commentato il sottosegretario Mattia Fantinati - A iniziare da settore strategico della logistica e delle infrastrutture. Da questo punto di vista, smart cities e l'internet delle cose saranno importantissimi. Non mi sfuggono i pericoli connessi soprattutto al 5G in tema di sicurezza ed è ovvio che quest'ultimo aspetto guiderà sempre la nostra azione. Una città come Genova potrà cogliere anche le nuove opportunità che questo governo ha favorito attraverso la sottoscrizione del memorandum con la Cina sulla nuova via della seta».

Controlli sulla merce, Spediporto si allea con il gruppo Ews

Genova - Gli spedizionieri «sono assillati» dai controlli sulla merce, «che - secondo Spediporto - sono diventati il problema più rilevante da affrontare dopo le infrastrutture». Dopo aver avuto ulteriore conferma di questa situazione durante la recente assemblea annuale, l'associazione degli spedizionieri genovesi ha quindi ritenuto fosse giunto «il momento di intervenire, garantendo il massimo della qualità, della tecnologia e della professionalità», ed ha costituito, in partnership con la multinazionale olandese Ews Group (Eco World Solutions), la nuova società di servizi Port Quarantine Service Srl. «Volevamo proporre la qualità e l'eccellenza dei porti nordici, quella che si vede a Rotterdam, Amburgo e Anversa, ai nostri associati e, con loro, al porto di Genova» ha commentato Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. «Dopo la nostra esperienza nei servizi con Consorzio Vgm e Spediservices, con PQS abbiamo nel mirino molte attività da proporre, o perché inesistenti in Italia, o perché offerte in un regime di monopolio e dunque molto scadenti e care. La nuova società deve diventare un patrimonio di tutti gli spedizionieri».

Hyundai Heavy, cessione miliardaria a Saudi Aramco

Genova - Hyundai Heavy Industries, la holding del più grande gruppo di costruzioni navali della Corea del Sud, ha annunciato di aver firmato un accordo da 1,2 miliardi di dollari per vendere una quota della sua unità di raffinazione petrolifera a Saudi Aramco. Hyundai ha dichiarato di aver firmato il contratto per la vendita di 41,66 milioni di azioni - una quota pari al 17% - in Hyundai Oilbank Co. al maggiore esportatore di greggio al mondo, così da migliorare la propria situazione finanziaria. Nell'ambito dell'accordo, la compagnia petrolifera saudita detiene un'opzione per acquisire un'ulteriore quota del 2,9% in Hyundai Oilbank. I due hanno firmato un accordo a gennaio, in base al quale Hyundai Heavy aveva acconsentito a cedere una quota del 19,9% in Hyundai Oilbank. Con questi soldi Hyundai dovrebbe riuscire a far partire l'operazione di acquisizione di Daewoo Shipbuilding e Marine Engineering. A marzo infatti Hyundai Heavy ha firmato un accordo formale, del valore stimato di 2 trilioni di won, con la Korea Development Bank, la Banca gestita dallo Stato, per acquistare il costruttore navale coreano, il più piccolo dei big three. La banca è il maggiore azionista di Daewoo Shipbuilding, con una quota di controllo del 55,7% nella società. L'ultimo accordo sul fronte petrolifero rende invece Saudi Aramco il secondo maggiore azionista in Hyundai Oilbank con il 17% delle quote, seguita da Hyundai Motor con il 4,3%. Hyundai Heavy Industries Holdings detiene ancora una quota del 74,1%. Saudi Aramco è attualmente il maggiore azionista di S-Oil Corp., una importante raffineria di petrolio in Corea del Sud.

Crociere, raddoppia lo “stipendio” milionario del manager

#

Genova - Frank Del Rio, presidente e amministratore delegato di Norwegian Cruise Line Holdings, ha incassato tra stipendio e compensazioni, 22,6 milioni di dollari nel 2018. Nel portafoglio del manager è entrato così un valore raddoppiato rispetto ai 10,5 milioni di dollari dell'anno precedente. Il salario base di Del Rio è salito a 1,75 milioni di dollari, in crescita rispetto al milione e mezzo dell'anno precedente. A far schizzare in alto il compenso del manager è stata la parte di premio in azioni che è arrivata, nel 2018, a 15,2 milioni di dollari. A questa cifra vanno aggiunti 5,4 milioni di dollari di incentivi, più 206 mila dollari di altre compensazioni.

Onorato punta sull'automotive a Piombino

Genova - Il gruppo Onorato investe a Piombino. L'armatore annuncerà domani lo sbarco nel porto toscano con un'operazione congiunta con ARS Altamann, uno dei principali operatori logistici europei nell'automotive. L'investimento previsto nello scalo è di alcune decine di milioni di euro. A Piombino sorgerà così un polo del settore gestito dai due gruppi attraverso una joint venture. I dettagli saranno resi noti nel corso di un incontro con la Regione Toscana e l'armatore Vincenzo Onorato.

Raddoppiano i treni merci dalla Cina all'Europa

Genova - I treni che collegano la Cina all'Europa hanno effettuato 234 viaggi in partenza e in arrivo nella città di Zhengzhou, capitale della provincia Henan, durante il periodo compreso tra gennaio e marzo. Il traffico risulta così in crescita del 95% dal 2018. Il carico totale trasportato dai treni ha raggiunto 110.300 tonnellate, con un valore di 763 milioni di dollari, in aumento quindi anche nel valore, segnando un +56,6% e del 12,1%, considerano export ed import rispettivamente. Le importazioni riguardavano principalmente parti di macchinari, ferro e materie prime per produrre l'acciaio, veicoli interi e ricambi auto. Le esportazioni hanno invece coperto 1.300 categorie, tra cui indumenti, parti di macchinari ed elettronica. Dall'8 aprile, Zhengzhou ha visto il servizio ferroviario di collegamento tra Cina e Europa in aumento: 18 sono stati i viaggi in uscita e 11 quelli in entrata ogni settimana.

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico dei container nel porto di Singapore è cresciuto del +0,4% e a Shanghai del +6,9%

I due scali portuali hanno movimentato rispettivamente 8,90 milioni e 10,41 milioni di teu

Lo scorso mese, per il settimo mese consecutivo, il traffico delle merci movimentato dal porto di Singapore è risultato in calo del -3,3% essendo stato pari a 52,02 rispetto a 53,78 milioni di tonnellate nel marzo 2018. Il solo traffico containerizzato ha mostrato un incremento del +1,4% attestandosi a 32,07 milioni di tonnellate ed è stato totalizzato con una movimentazione di container pari a 3,16 milioni di teu (+3,8%). In diminuzione sia le merci convenzionali, che sono ammontate a 2,24 milioni di tonnellate (-11,8%), sia le rinfuse petrolifere, che sono state pari a 16,11 milioni di tonnellate (-11,5%), mentre le altre tipologie di rinfuse sono cresciute del +14,6% a 1,60 milioni di tonnellate.

Lo scorso mese il traffico containerizzato movimentato dalla Shanghai International Port (Group) Co. (SIPG) nel porto di Shanghai, traffico che corrisponde alla totalità di quello che passa attraverso lo scalo portuale cinese che è leader mondiale nel settore dei container seguito dal porto di Singapore, è stato pari a 3,80 milioni di teu, con una progressione del +12,1% sul marzo 2018. Lo scorso mese il traffico complessivo delle merci movimentato dalla SIPG, che non corrisponde alla totalità del traffico movimentato dal porto di Shanghai, è stato pari a 49,39 milioni di tonnellate (+9,4%).

Nel primo trimestre del 2019 il porto di Singapore ha movimentato globalmente 151,91 milioni di tonnellate di carichi, con una contrazione del -2,6% sul primo bimestre dello scorso anno. I carichi containerizzati sono stati pari a 87,91 milioni di tonnellate (-2,1%) e sono stati realizzati con una movimentazione di contenitori pari a 8,90 milioni di teu (+0,4%). Le merci convenzionali sono ammontate a 6,22 milioni di tonnellate (+2,3%), le rinfuse petrolifere a 53,44 milioni di tonnellate (-4,3%) e le rinfuse di altro tipo a 4,34 milioni di tonnellate (+2,8%).

Nei primi tre mesi di quest'anno SIPG ha movimentato un traffico containerizzato pari a 10,41 milioni di teu (+6,9%) e, complessivamente, un traffico delle merci pari a 132,21 milioni di tonnellate (+2,0%)

Nel 2018 i porti tedeschi hanno movimentato 304,7 milioni di tonnellate di merci (+1,7%)

Stabile il traffico dei container essendo ammontato a 15,1 milioni di teu

Nel 2018 i porti tedeschi hanno movimentato complessivamente 304,7 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +1,7% rispetto a 299,5 milioni di tonnellate nell'anno precedente. L'ufficio federale tedesco di statistica ha reso noto oggi che lo scorso anno il traffico di importazione movimentato dagli scali portuali nazionali è ammontato a 179,0 milioni di tonnellate (+2,0%) e quello di esportazione a 117,6 milioni di tonnellate (+1,8%), mentre il traffico nazionale si è attestato a 8,2 milioni di tonnellate (-4,7%).

Nel 2018 il solo volume di traffico containerizzato è rimasto invariato essendo stato pari, così come nel 2017, a 15,1 milioni di teu, con i più consistenti flussi di traffico che sono stati movimentati con la Cina (3,0 milioni di teu rispetto a 3,1 milioni di teu nel 2017), con gli Stati Uniti (1,4 milioni di teu così come nel 2017) e con la Russia (0,7 milioni di teu così come nel 2017).

Nuovo record di carichi imbarcati sulle navi che hanno attraversato il canale di Suez nel primo trimestre dell'anno

Nei primi tre mesi del 2019 le navi dirette a sud trasportavano 127,9 milioni di tonnellate di merci (+12,6%) e quelle dirette a nord 116,2 milioni di tonnellate (+5,6%)

Nel primo trimestre del 2019 le 4.458 navi che hanno attraversato il canale di Suez trasportavano 244,2 milioni di tonnellate di merci, volume che rappresenta il nuovo record relativamente a questo periodo dell'anno e un incremento del +9,1% rispetto al primo trimestre del 2018 quando era stato stabilito il precedente record con 223,7 milioni di tonnellate di carichi. Il nuovo picco per il periodo gennaio-marzo è stato raggiunto grazie sia al nuovo record per questo periodo dei volumi di carico imbarcati sulle navi transitate nella direzione nord-sud, che è stato pari a 127,9 milioni di tonnellate (+12,6%), sia al nuovo record di merci sulle navi transitate nella direzione opposta, che sono ammontate a 116,2 milioni di tonnellate (+5,6%), record in precedenza entrambi conseguiti nel primo trimestre dello scorso anno.

Delle navi complessivamente transitate nei primi tre mesi di quest'anno 1.304 erano petroliere (+22,0%) e 3.154 unità di altro tipo (+1,6%). Particolarmente rilevante è stata la crescita (+16,1%) dei carichi di petrolio e prodotti petroliferi trasportati dalle navi che hanno attraversato il canale in entrambe le direzioni, che si sono attestati a 60,1 milioni di tonnellate, e accentuato è stato anche l'incremento (+7,0%) dei carichi di altra tipologia, che hanno totalizzato 184,0 milioni di tonnellate.

I più consistenti volumi di carichi imbarcati sulle navi risultano essere costituiti da merci containerizzate (122,7 milioni di tonnellate, +4,4%), petrolio grezzo (23,8 milioni di tonnellate, -1,9%), gasoli (9,6 milioni di tonnellate, +34,5%), minerali e metalli (9,5 milioni di tonnellate, +37,9%), carburanti (9,3 milioni di tonnellate, +51,2%), cereali (9,3 milioni di tonnellate, +15,1%), carbone e coke (7,9 milioni di tonnellate, +3,3%), benzine (7,3 milioni di tonnellate, +3,4%), gas naturale liquefatto (6,2 milioni di tonnellate, -6,3%), prodotti in metallo (6,0 milioni di tonnellate, +6,0%), prodotti chimici (5,8 milioni di tonnellate, +20,4%) e fertilizzanti (5,8 milioni di tonnellate, +23,5%).

Delle 127,9 milioni di tonnellate di carichi imbarcati sulle navi transitate da nord a sud 30,9 milioni di tonnellate erano costituite da petrolio e prodotti petroliferi (+34,5%) e 97,0 milioni di tonnellate da carichi di altro tipo (+7,1%) tra cui 59,6 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+3,1%). Delle 116,2 milioni di tonnellate di merci imbarcate sulle navi che hanno attraversato il canale dirette a nord 29,2 milioni di tonnellate erano costituite da petrolio e prodotti petroliferi (+1,4%) e 87,0 milioni di tonnellate da altri carichi (+7,0%) tra cui 63,1 milioni di tonnellate di merci in container (+5,7%).

Particolarmente pronunciato è stato l'aumento dei volumi di merci imbarcati sulle 1.589 navi che sono transitate nel solo mese di marzo di quest'anno, che sono risultati pari a 85,5 milioni di tonnellate (+12,7% sul marzo 2018), totale che rappresenta il nuovo record assoluto relativamente al mese di marzo (il precedente era del marzo 2017). I soli carichi imbarcati sulle navi transitate da nord a sud sono ammontati a 47,8 milioni di tonnellate (+20,2%) e quelli imbarcati sulle navi transitate nella direzione opposta a 37,8 milioni di tonnellate (+4,4%).

I più consistenti volumi di carichi imbarcati sulle navi che lo scorso mese sono transitate in entrambe le direzioni risultano essere costituiti da merci in container (41,7 milioni di tonnellate, +5,3%), petrolio greggio (8,7 milioni di tonnellate, +4,0%), minerali e metalli (4,1 milioni di tonnellate, +75,5%), carburanti (3,6 milioni di tonnellate, +66,6%) e cereali (3,5 milioni di tonnellate, +23,4%)

Nel porto di Cagliari il gruppo Grendi ha inaugurato attività logistiche a servizio della Barilla

Allo studio un raddoppio dell'investimento

Sabato nel porto di Cagliari il gruppo Grendi ha inaugurato un magazzino di deposito e distribuzione a servizio del gruppo Barilla. Grendi è subentrata nell'attività all'operatore logistico Number1 che Barilla utilizzava precedentemente in Sardegna con un network che prevedeva l'utilizzo di un magazzino localizzato in Villacidro. Nella fase iniziale, durata cinque mesi, Grendi ha assunto direttamente la gestione di Villacidro assorbendo tutto il personale diretto ed indiretto. Successivamente, ad inizio marzo, le scorte di prodotto e tutte le attività sono state trasferite nella piattaforma del Porto Canale di Cagliari.

«Il volano del trasporto nave-terminal-magazzino nel porto di Cagliari - ha spiegato Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1928 - si è rilevato vincente, connettendo tutti gli anelli della catena logistica mare-terra con tempistica, impatto ambientale e costi ottimali». Musso ha sottolineato che «Grendi è pronta a raddoppiare il magazzino» in quanto il gruppo «ha già richieste in questo senso dai suoi clienti e sta studiando un progetto che prevede di costruire un nuovo deposito a Cagliari, aggiungere una nave e aumentare l'occupazione di altre 100 persone a magazzino realizzato».

Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, ha specificato che «la costruzione del primo magazzino Grendi nel porto di Cagliari non è stata semplice e, anche a causa di importanti rallentamenti burocratici - ha precisato - ci sono voluti cinque anni dall'acquisto del terreno prima di vedere l'effettivo avviamento dell'attività». «Anche per la costruzione del secondo magazzino nell'area vicina al porto - ha aggiunto Musso - la situazione non si prospetta semplice: sembra che l'intera area del Porto Canale sia priva di autorizzazione paesaggistica, per un errore procedurale in fase di costruzione dell'opera, con la conseguenza che al momento appare impossibile costruire qualunque edificio. Le istituzioni stanno cercando una soluzione e i recenti sviluppi sul progetto dello stadio di Cagliari ci lasciano ben sperare per il nostro progetto, che ha altra valenza in termini di dimensioni e mediatici. Auspichiamo che ci siano presto le condizioni per garantire tempi definiti agli investitori e più vicini a quelli di altre realtà: a Piacenza, ad esempio, un nostro importante cliente in un anno ha ottenuto la licenza e ha realizzato un magazzino di 100.000 metri quadri dando sviluppo ad occupazione e business».

DATA 16/4/2019 TESTATA INFORMARE

Saudi Aramco compra dalla Hyundai Heavy Industries il 17% della Hyundai Oilbank

L'investimento ammonterà a circa 1,25 miliardi di dollari

La compagnia petrolifera saudita Saudi Aramco ha stretto un accordo con il gruppo navalmecanico sudcoreano Hyundai Heavy Industries (HHI) per acquisire per circa 1,25 miliardi di dollari il 17% della Hyundai Oilbank, società che opera nel settore della raffinazione del petrolio il cui 91,1% del capitale sociale attualmente è di proprietà della HHI. Saudi Aramco acquisirà la quota attraverso la filiale Aramco Overseas Company (AOC).

I principali impianti di raffinazione della Hyundai Oilbank, che hanno una capacità di 650mila barili al giorno, sono situati nel complesso petrolchimico Daesan presso Seosan, nella provincia sudcoreana del Chungcheong Meridionale.

DATA 16/4/2019 TESTATA INFORMARE

Nei primi tre mesi di quest'anno i terminal portuali di COSCO Shipping Ports hanno movimentato 23,8 milioni di container (+5,0%)

Il traffico nei terminal cinesi è stato di 17,2 milioni di teu (+2,2%) e nei terminal esteri di 6,6 milioni di teu (+13,0%)

Nei primi tre mesi di quest'anno i terminal portuali gestiti dalla COSCO Shipping Ports, società terminalista che fa capo al gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping, hanno movimentato un traffico dei container pari a 23,8 milioni di teu, con un incremento del +5,0% rispetto a 22,7 milioni di teu movimentati nel primo trimestre del 2018. I soli terminal cinesi dell'azienda hanno movimentato un traffico pari a 17,2 milioni di teu (+2,2%) mentre il totale movimentato dai terminal esteri è stato di 6,6 milioni di teu (+13,0%).

Tra i terminal mediterranei del gruppo, nel primo trimestre del 2019 la filiale Piraeus Container Terminal (PCT) ha movimentato oltre 1,2 milioni di teu nel porto greco del Pireo (+24,4%), la filiale COSCO Shipping Ports (Spain) Terminals (ex Noatum Port) ha movimentato 918mila teu principalmente nei porti spagnoli di Valencia e Bilbao (+10,6%), la filiale Suez Container Container Terminal (SCCT) ha movimentato 640mila teu nel porto egiziano di Port Said (+0,2%), la filiale Kumport Liman ha movimentato 293mila teu nel terminal turco di Kumport (Istanbul) (-6,0%) e la partecipata Reefer Terminal ha movimentato 13mila teu nel porto italiano di Vado Ligure (-22,7%).

DATA 16/4/2019 TESTATA INFORMARE

Si amplia il fronte dei vettori marittimi che hanno siglato l'accordo volontario "Ancona Blue Agreement"

L'intesa, volta a ridurre le emissioni delle navi che scalano il porto di Ancona, è stata siglata anche dalla Snav

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha reso noto che, con la sottoscrizione dell'intesa da parte della compagnia di navigazione Snav, si è ampliato il fronte dei vettori marittimi che hanno sottoscritto l'accordo volontario "Ancona Blue Agreement" dedicato alla tematica della qualità dell'aria nel porto di Ancona. L'intesa, che interessa l'utilizzo dei carburanti delle navi, è stata promossa dall'AdSP e dalla Capitaneria di Porto di Ancona e firmata lo scorso novembre dai rappresentanti degli armatori e delle compagnie di navigazione, in collaborazione con le agenzie marittime, le cui navi fanno scalo ad Ancona. L'accordo è stato firmato anche dalla Snav in coincidenza del riavvio odierno del collegamento realizzato dalla compagnia tra il porto di Ancona e la Croazia.

L'accordo volontario ha validità fino al 31 dicembre 2019, con possibilità di rinnovo, ed è stato siglato finora da Adria Ferries, Jadrolinija, Superfast Ferries e Blue Star Ferries. Anche se le navi che scalano il porto dorico utilizzano combustibili con i parametri imposti dalla legge e verificati dai controlli della Capitaneria di Porto, con la firma dell'intesa volontaria gli armatori e le compagnie di navigazione si sono impegnati a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1% dall'ultimazione della manovra di ormeggio in porto e fino alla partenza e all'uscita dallo scalo, rispetto all'1,5% previsto dall'attuale legge. L'AdSP del Mare Adriatico Centrale ha specificato che l'accordo è coerente con il percorso che vedrà il 1° gennaio 2020 entrare in vigore le nuove regole europee che abbassano le emissioni in atmosfera da parte del trasporto marittimo.

"Ancona Blue Agreement" prevede anche buone pratiche nella gestione delle macchine delle navi, l'ottimizzazione dell'arrivo e delle partenze ponendo una particolare attenzione alla manutenzione dei motori con intervalli di intervento più frequenti rispetto allo standard previsto dai piani delle singole compagnie.

Gara bacini a Livorno ha toccato il farsesco

LIVORNO – “*Istanze di natura tecnica pervenute.... e urgenze sopravvenute*”. Queste le ragioni indicate nello stringatissimo quanto generico comunicato con cui l’Authority livornese, nel Gennaio scorso, annunciava l’ennesimo slittamento della travagliata gara per l’affidamento del sistema dei bacini di carenaggio.

Sebbene ermeticamente sintetica e generica, quella comunicazione era pur sempre un qualcosa, un minimo segno di rispetto per la pubblica opinione e per chi si fa carico di informarla, a fronte dello sconcertante niente che sembra essere il sistema (non l’apparato) comunicativo che vige a palazzo Rosciano da un mese a questa parte e che ci fa rimpiangere il regalo che il ministro Delrio ci fece nel 2017. *Non est finis pessimus*.

Se il susseguirsi di rinvii che fin qui aveva caratterizzato la storia infinita dell’affidamento dei bacini – che poi fa il paio con l’altrettanto grottesca vicenda della porto 2000 – aveva denotato, se non altro, incertezza ed inefficienza amministrativa, il silenzio comunicativo che oggi caratterizza l’AdSp del mar Tirreno settentrionale in un certo qual modo finisce per essere tranquillante poiché dietro di esso non si riesce a intravedere manovre inquietanti finalizzate a “*non so che*” temporeggiare, ma, se mai, denuncia con prepotenza una certa ritrosia ad assumere responsabilità, anche nel caso di procedure già praticamente avviate a conclusione, sia pure con moltissima fatica, dall’ingegner Corsini.

Da tempo, inutilmente, si sottolinea come il problema dei bacini, che ormai ha toccato il farsesco, sia particolarmente urgente; non siamo i primi ad osservare che, se l’attuale responsabile dell’amministrazione portuale livornese sente di non poter seguire adeguatamente il procedimento, sarebbe cosa buona e giusta che ne demandasse l’attuazione ad altre risorse all’interno alla stessa Authority che, per esperienza e per conoscenza, sarebbero perfettamente in grado di portare una buona volta a termine l’iter della gara ormai agli sgoccioli e ridotta a due soli concorrenti, tanto più che anche il nome del vincitore appare pressoché scontato.

Al punto in cui siamo, tutto è sicuramente peggiore dell’immobilismo, i cui danni abbiamo nel tempo ampiamente evidenziato. L’importante, ormai, è salvare il salvabile restituendo alla città un complesso dei bacini adeguatamente rimodernato, capace di funzionare e di dare nuovo fiato alla storica attività delle riparazioni navali, con il suo corollario di centinaia di posti di lavoro e di impulso ai consumi.

Spediporto: “Dopo le infrastrutture il problema è sui controlli”

GENOVA – Se prima erano le società dello shipping a guardare a una dimensione internazionale dei servizi da offrire ai propri associati, ora lo fanno anche le associazioni di impresa come Spediporto che ha firmato un accordo con la multinazionale olandese Ews Group (Eco world solutions) da cui è nata Port Quarantine Service srl.

“I nostri associati, e non solo loro -dicono da Spediporto- sono assillati da immensi problemi nel settore dei controlli, il problema più rilevante da affrontare dopo le infrastrutture. In occasione della nostra ultima assemblea generale ne abbiamo avuto conferma, il tema è al centro della nostra attenzione ed ora anche delle nostre azioni.

La recente vicenda della cimice asiatica -spiegano- con cui è stato messo in ginocchio il traffico containers italiano verso l’Australia e Nuova Zelanda, ci ha convinto che era il momento di intervenire nel segmento dei controlli ai contenitori garantendo il massimo della qualità, della tecnologia e della professionalità. Così è nata l’idea di individuare un partner europeo leader nel settore e lo abbiamo trovato in Ews Group.”

Ews Group è un moderna multinazionale con quartier generale in Olanda, uffici in Belgio, Francia, Spagna, Germania, Austria, Danimarca, UK, Asia ed ora Italia. Con oltre 500 dipendenti e le più alte certificazioni internazionali sulla qualità ed affidabilità dei suoi controlli, può vantare una invidiabile tecnologia fatta di strumentazione tecnica all’avanguardia e di applicazioni software di ultima generazione, per rendere tracciabile e certificata ogni attività.

“Volevamo -commenta Giampaolo Botta dg Spediporto- la qualità e l’eccellenza dei porti nordici, per intenderci quella che si vede a Rotterdam, Amburgo e Anversa, per proporla ai nostri associati e, con loro, al porto di Genova perchè gli operatori genovesi devono poter avere a disposizione la stessa tecnologia e qualità degli operatori del North Range. Dopo la nostra importante esperienza nel settore dei servizi con Consorzio Vgm e Spediservices srl (che sarà di fatto il partner societario di Ews) vogliamo che i nostri associati possano offrire ai propri clienti i migliori servizi e la più alta professionalità per evitare di incappare, come è successo quest’anno, in costi esorbitanti e servizi deficitari.

Vogliamo creare qualità -prosegue Botta- per sostenere i nostri associati nelle sfide di mercato. Partiremo nei prossimi mesi con i servizi di fumigazione e di trattamento termico dei contenitori, per contrastare la cimice asiatica, ma non ci fermeremo qui abbiamo nel mirino molte attività da proporre, o perché inesistenti in Italia, o perché offerte in un regime di monopolio e dunque molto scadenti e care.

Port Quarantine Service deve diventare un patrimonio di tutti gli spedizionieri ed operatori, i suoi servizi devono accrescere la qualità imprenditoriale del nostro settore. Abbiamo numerose sorprese in cantiere ed in questi mesi si sentirà parlare molto di noi”.



Crociere, boom sicuro per tutti i porti italiani

MIAMI – L'Italia delle crociere ricomincia a crescere, allineandosi finalmente al trend internazionale. È questo il messaggio che Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, ha sviluppato nell'ambito

del Seatrade Cruise Global in corso a Miami. "In Italia le crociere sono nuovamente in forte crescita. Lo indicano le previsioni del 2019, con un +7,13% in termini di passeggeri movimentati - ha dichiarato Sergio Senesi -. Ma lo indicano, anche e soprattutto, le previsioni 2020, con un ulteriore +7,88%. Ritengo che un risultato così positivo vada ricondotto principalmente alle nuove unità che stanno entrando a far parte di tutte le più importanti flotte di navi da crociera".

Cemar Agency Network prevede che, al termine del 2019, saranno ben 11.911.000 i passeggeri movimentati nei porti italiani (+7,13% rispetto al 2018). Le toccate navi saliranno invece a 4.860 unità, mentre saranno 149 le navi in transito nelle acque italiane in rappresentanza di 46 compagnie di navigazione.

Fortemente positive sono le primissime valutazioni per il 2020. Le proiezioni indicano infatti un'ulteriore importante crescita del settore, che consentirà di sfiorare i 13.000.000 di passeggeri movimentati (+7,88% rispetto al 2019).

Nel 2019 saranno settanta i porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico. Proseguirà il primato di Civitavecchia, con 2.567.000 passeggeri movimentati (+5,13% rispetto al 2018). Seguiranno Venezia con 1.544.000 passeggeri (-1,06%) e al terzo posto Genova con l'ottimo risultato di 1.343.000 passeggeri (+32,79%). Sarà quindi la volta di Napoli con 1.187.000 (+20,35%), Livorno con 812.000 (+3,29%). La classifica dei primi 10 porti italiani si chiude con Savona, Bari, La Spezia, Palermo e Messina.

Tra le Compagnie che nel 2019 movimenteranno il maggior numero di passeggeri nei porti italiani, il podio è occupato da MSC Crociere (3.622.000 pax), Costa Crociere

(2.725.000 pax) e Norwegian Cruise Line (863.000 pax).

La Liguria si conferma prima in classifica, oltre ad essere la regione in cui si concentra l'83% delle agenzie che gestiscono gli scali delle navi in tutti i porti d'Italia.

I mesi più trafficati saranno quelli di ottobre (1.744.000 passeggeri e 781 scali), giugno (1.505.000 passeggeri e 614 scali), settembre (1.497.000 passeggeri e 627 scali) e maggio (1.488.000 passeggeri e 687 scali), mentre i meno trafficati saranno ovviamente quelli invernali; febbraio (166.000 passeggeri e 59 scali) e gennaio con 193.000 passeggeri e 60 scali).



Dragaggi, progetto Sedriport

Un'intera giornata dedicata alle soluzioni degli insabbiamenti costieri e portuali

LIVORNO – Il tema è stato la valutazione degli effetti fisici conseguenti alla movimentazione dei sedimenti in aree marine costiere, con relativi strumenti e metodologie di approccio. In Fortezza Vecchia, messa a disposizione dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale, sono convenuti per uno degli Interreg Italia-Francia oltre un centinaio tra esperti, rappresentanti di istituzioni, tecnici e specialisti. Tante relazioni, tutte estremamente tecniche e infine una tavola rotonda che ha concluso la giornata per la ricerca di "un metodo generale per

trovare soluzioni specifiche" nel rispetto dell'ambiente ma anche dei valori economici.

Il convegno è stato aperto dai saluti istituzionali del dottor Pagano per l'Autorità portuale di Livorno, dall'assessore provinciale Caruso e dal dottor Roose dell'istituto CEDA, che opera come collettore di dati nell'Interreg. Ha fatto da moderatore M. Ferla dell'Ispra. È stato ricordato che capofila di Sedriport è la regione Sardegna in partenariato con il dipartimento francese del Var, le università di Cagliari e di Tolone, la provincia di Livorno, Arpal Liguria, Ispra e office des transports della Corsica. Il progetto è finanziato per quasi 2 milioni di euro di cui 1,5 dal fondo europeo di sviluppo regionale.

Tecnicismi a parte, il dibattito si è sviluppato sulla ricerca di linee guida da adottare congiuntamente negli spazi transfrontalieri sulla tematica dei dragaggi per il ripristino dei fondali, sia costieri che portuali, e della gestione dei sedimenti. È stato sostenuto anche che i cambiamenti climatici stanno avendo un ruolo importante nel favorire gli insabbiamenti dei porti e nel velocizzare le dinamiche di insabbiamenti, aumentando sia i rischi per l'ambiente sia quelli per le attività economiche legate al trasporto marittimo.

Cagliari, patto Barilla-Grendi per il nuovo hub nel porto industriale

Nei magazzini del gruppo Grendi del porto industriale di Cagliari è stato inaugurato un nuovo hub della Barilla per le sue attività di stoccaggio e distribuzione in Sardegna. Nell'Isola la multinazionale di Parma aveva un punto a Villacidro e da tempo cercava una soluzione per ridurre al minimo la distanza tra punto di sbarco delle merci e lo stoccaggio.

Nella fase iniziale della transizione, durata cinque mesi, Grendi ha assunto direttamente la gestione di Villacidro assorbendo tutto il personale diretto ed indiretto. Successivamente, ad inizio marzo, le scorte di prodotto e tutte le attività sono state trasferite nel magazzino del Porto Canale di Cagliari. Dal 1936 Grendi è attivo in Sardegna occupandosi di logistica da e per l'Isola con magazzini, camion e linea marittima.

«Il volano del trasporto nave-terminal-magazzino nel porto di Cagliari si è rilevato vincente, connettendo tutti gli anelli della catena logistica mare-terra con tempistica, impatto ambientale e costi ottimali, è un modello che funziona e che va implementato», afferma **Costanza Musso**, amministratore delegato di Grendi. Musso ha annunciato che il gruppo è pronto «a raddoppiare il magazzino: ha già richiesto in questo senso dai suoi clienti e sta studiando un progetto che prevede di costruire un nuovo deposito a Cagliari, aggiungere una nave e aumentare l'occupazione di altre 100 persone a magazzino realizzato».