

Gioia Tauro in mano ad Aponte

Sottoscritto il preliminare del passaggio a MSC della quota di Contship in MCT, soggetto ad approvazione dell'Antitrust



Nel rispetto delle [scadenze previste](#) si è concluso il passaggio della quota (50%) detenuta dal gruppo Contship in CSM Italia Gate, proprietaria del 100% di Medcenter Container Terminal, società concessionaria del terminal contenitori di Gioia Tauro, a Itaterminaux, società lussemburghese controllata da TIL, realtà svizzera come il gruppo MSC cui fa capo.

Ne ha dato conto una nota congiunta delle due società, spiegando che per la finalizzazione servirà il via libera dell'Antitrust e che i dettagli economici resteranno confidenziali. anche se si rumoreggia di uno scambio alla

pari fra il 50% di MCT e la quota detenuta da MSC (20%) in Eurogate Tanger, che darebbe a Contship la maggioranza assoluta nel terminal marocchino.

Nel pomeriggio una conferenza stampa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli ha confermato la trattativa ma non ha fornito chiarimenti sugli altri aspetti pregnanti della stessa.

A partire dalla mossa che nelle scorse settimane sembrerebbe aver sbloccato la situazione, vale a dire la [promessa](#) di MSC di un investimento compreso fra i 120 e i 140 milioni di euro sul terminal e di un traffico

destinato in 2 anni a toccare i 4 milioni di TEUs (2,3 milioni nel 2018): resta da capire quindi quali impegni vincolanti siano stati presentati alle autorità competenti. Il Ministro ha parlato genericamente di "decine di milioni di euro in nuove gru e carrelli che arriveranno nelle prossime settimane", mentre il vice Edoardo Rixi ha riferito solo di un "eventuale nuovo piano industriale e di investimento".

Non meno importante sarà comprendere quali garanzie Autorità Portuale e Ministero abbiano chiesto e ottenuto sul fronte occupa-

zionale, stante il pluriennale contenzioso fra il terminalista e i dipendenti licenziati negli anni scorsi. Toninelli al riguardo ha menzionato "dettagli ancora da definire", fatta salva l'assicurazione del "mantenimento di tutti i posti di lavoro". Punto interrogativo, infine, sul gateway ferroviario, l'opera che dovrebbe sbloccare l'accessibilità su rotaia dello scalo, appaltata per 20 milioni di euro (oltre ai 20 messi dall'appaltatore) alla Sogemar, società di Contship:

il gruppo di Cecilia Battistello continuerà a lavorare su un'opera funzionale a un terminal marittimo non più parte del proprio network? Senza dubbio, invece, il gruppo MSC entra con questa operazione nel vivo del mondo del rimorchio: MCT, infatti, è azionista al 50% di Con.Tug, la società concessionaria del servizio di rimorchio portuale a Gioia Tauro, controllata per l'altro 50% dal gruppo Scafi guidato da Franco Visco.

A.M.

TOP THREE

GLI ARTICOLI PIU' LETTI DELLA SETTIMANA SCORSA

1°

"La sentenza di Palermo non è una vittoria degli armatori"

2°

Caronte & Tourist acquista il traghetto Epsilon

3°

Autoproduzione, dal Tar di Palermo un assist agli armatori

GH GRIMALDI HOLDING

GRIMALDI LINES

PROTAGONISTA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

www.grimaldiholdingspa.com

PORTI

Al via la ZES calabra

Nei giorni scorsi si è riunito per la prima volta il Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale della Calabria presso l'Autorità portuale di Gioia Tauro.

A presiedere la seduta il commissario straordinario Andrea Agostinelli, a cui spetta per legge la direzione della ZES Calabria. Intorno al tavolo si sono quindi seduti i membri di diritto: Bianca Maria Scalet in rappresentanza del Consiglio dei Ministri, Francesco Aiello dell'Università della Calabria in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Tommaso Calabrò, dirigente Generale della Struttura di coordinamento della Programmazione Nazionale della Regione Calabria. All'incontro, per l'Autorità portuale di Gioia Tauro, hanno altresì preso parte il segretario generale Saverio Spatafora e il dirigente dell'area amministrativa Pasquale Faraone.

“Nel corso dei lavori – si legge in una nota diramata dall'AP – tutti i componenti hanno concordato sulla necessità di dare veloce input alla definizione di un proprio cronoprogramma, al fine di poter concludere celermente i principali adempimenti. L'incontro ha quindi avuto inizio con l'approvazione, definita all'unanimità, del regolamento che disciplina le attività stesse del Comitato di Indirizzo. Successivamente, sono stati esaminati i vari strumenti fiscali e quelli di semplificazione burocratica, da porre a sostegno delle imprese che scelgono di investire in Calabria, all'interno delle aree che rientrano nella Zona Economica Speciale”.

Contship Italia alle prese con l'addio di Hapag Lloyd a Cagliari

Dopo il ritiro da Gioia Tauro la controllata di Eurokai dovrà ora affrontare la perdita del vettore tedesco nel suo secondo terminal di transhipment



Dopo aver firmato la [ritirata dal Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro](#), il gruppo Contship Italia dovrà ora affrontare la profonda crisi del suo ormai ultimo terminal di transhipment in Italia, vale a dire il Cagliari International Container Terminal.

Il sindacato Uiltrasporti Sardegna ha reso noto che “Hapag Lloyd, la principale compagnia navale che opera nel Porto Canale di Cagliari, ha deciso di cancellare lo scalo cagliaritano dalle proprie rotte”. Più nello specifico la Sardegna è stata cancellata dai servizi MCA col Canada, MGX con il Golfo del Messico e Stati Uniti Orientali, MPS con gli Stati Uniti Occi-

dentali, LEX con Mediterraneo Orientale ed Egitto.

Il vettore tedesco ha razionalizzato le toccate dei propri servizi nel Mediterraneo privilegiando il porto marocchino di Tanger Med nel quale la scorsa estate [si vociferava che sarebbe entrato come azionista](#) (precisamente proprio nell'Eurogate Tanger dove operano Contship e la società collegata Eurogate) ma ad oggi questa operazione non risulta ancora come portata a termine. Hapag Lloyd ha sottolineato che le operazioni di *transhipment* effettuate a Cagliari saranno trasferite nel porto di Livorno. Da Cagliari verranno comunque garantiti alcuni servizi basilari per il mer-

cato locale attraverso linee *feeder* con trabordi a Genova, Livorno e Malta.

Proprio per esporre la drammatica situazione dello scalo cagliaritano la Uiltrasporti Sardegna, dopo i ripetuti appelli al ministro dei Trasporti Toninelli, ha chiesto di incontrare il vicepremier Matteo Salvini in occasione della sua visita a Cagliari. Salvini ha incontrato una delegazione dei lavoratori del porto, che hanno strappato l'impegno che la crisi dello scalo venga trattata in un tavolo del Governo.

“Il Porto Canale rischia di chiudere i battenti tra appena trenta giorni nell'assordante silenzio istituzionale e politico” ha evidenziato ancora il segretario regionale Uiltrasporti Sardegna, William Zonca. “L'isola sarà tagliata fuori dai mercati con ripercussioni devastanti nell'import/export delle proprie imprese. Contestiamo con forza l'imperdonabile atteggiamento del management Contship, assente con colpevolezza da ormai troppo tempo”.

Il sindacato dei lavoratori ha poi rincarato la dose dicendo: “Denunciamo altresì quella che ormai è un'evidente fuga di Contship e della casa madre Eurokai, che per 16 anni hanno spremuto la realtà sarda

portando a casa importanti utili di bilancio senza compiere alcun investimento significativo sul porto e lasciando in stato di abbandono un terminal che oggi rischia di essere invendibile a causa delle imperdonabili carenze infrastrutturali e di promozione commerciale. La conseguenza di questo disastro è che oltre 700 lavoratori tra diretti Cict/Contship, indiretto e indotto, saranno licenziati o dovranno fare ricorso agli ammortizzatori sociali. Si tratta dell'emergenza sociale di un intero territorio che non può essere ulteriormente ignorata”.

Un barlume di speranza di ripresa, seppur minima, per il porto però rimane perché nei giorni scorsi sindacati e lavoratori hanno appreso, direttamente dalla presidente di Contship Italia Cecilia Battistello, che ci sono state interlocuzioni con MSC e CMA-CGM per riportare contenitori e traffici, ma non c'è stata al momento alcuna intesa. “Non c'è ancora nulla di ufficiale - osservano i sindacati - ma non si può certo non essere allarmati per il quadro delineato dalla presidente e per il contesto generale”.

N.C.

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

Autoproduzione, altra sentenza shock a Napoli

Sospeso il diniego, GNV s'aggiudica il primo round al TAR: un armatore con art.16 non ha bisogno di autorizzazione per svolgere in proprio rizzaggio e derizzaggio



Un nuovo intervento della magistratura amministrativa getta l'ennesima secchiata di benzina sul fuoco dell'autoproduzione del rizzaggio e derizzaggio del carico da parte degli armatori.

Dopo il [caso palermitano](#), che ha fatto [discutere per giorni](#), è la volta del TAR di Napoli, intervenuto in merito al caso GNV, [emerso](#) a inizio marzo e arrivato a un punto morto, col diniego dell'Autorità di Sistema Portuale all'autorizzazione protratto sine die. Almeno, cioè, fino alla conclusione della trattativa fra la compagnia del gruppo MSC e l'art.17 CULP, ancora in corso.

[Come annunciato](#), però, GNV non ha accettato lo stop e ha adito le vie giudiziarie. Con successo e con effetti che, una volta di più, rischiano di esser dirompenti e parrebbero suggerire la necessità sempre più stringente di un intervento, quantomeno chiarificatore, del legislatore, dato che quanto stabilito dal Tar partenopeo non collima del tutto con l'interpretazione dei giudici siciliani, pur andando nella medesima direzione del *laissez-faire*.

I togati, infatti, nell'ordinare la sospen-

sione del diniego e rinviare il merito a giugno, hanno tratto alcune conclusioni pregnanti.

Secondo i giudici napoletani il combinato disposto dal comma 7 dell'art.16 della legge portuale e dall'articolo 1 del DM 585/95 prevede "l'autorizzazione espressa per le sole operazioni portuali e non anche per i servizi, come quelli in oggetto", anche se sembrano sovrapporre conto terzi e autoproduzione, laddove parlano di "un potere autorizzatorio volto alla verifica di idoneità al relativo svolgimento di momenti di autoorganizzazione dell'impresa, senza limiti di contingentamento".

Come che sia, per il TAR l'autorizzazione ex art.16 di GNV è più che sufficiente per autoprodursi rizzaggio e derizzaggio, senza bisogno di ulteriori placet da parte dell'AdSP. Una lettura che apre ovvi interrogativi sulle similari vertenze che la stessa compagnia ha in essere a Genova, dove, a quel che risulta, istanze analoghe giacciono in AdSP in attesa di una risposta a questo punto, forse, non più necessaria.

Andrea Moizo

Già finita la joint venture fra d'Amico e Coeclerici

Il gruppo romano ha rilevato il 49% di dACC Maritime che aveva 4 navi Supramax bulk carrier ma ha ceduto la Medi Lisbon

A meno di sei anni dalla sua costituzione e a quattro dalla consegna della prima nave, la joint venture dACC Maritime avviata nel 2013 dai gruppi d'Amico Società di Navigazione e Coeclerici si è già sciolta perché il primo ha rilevato il 49% del secondo. L'operazione è stata portata a termine nella prima parte di quest'anno ma la notizia è emersa solo in questi giorni in cui la shipping company guidata dai cugini Cesare e Paolo d'Amico si è resa protagonista di diverse operazioni nel settore delle navi bulk carrier classe Supramax.

La controllata d'Amico Dry, secondo indiscrezioni di mercato, avrebbe infatti appena ceduto la nave Medi Lisbon ad acquirenti del Bangladesh per circa 10,85 milioni di dollari. Dal quartier generale romano nessun commento su questa operazione mentre è stato confermato il conferimento di due navi bulk carrier (Medi Paestum e Medi Bangkok) [al pool Supramax Revenue Sharing Agreement gestito dalla monegasca C Transport Maritime](#). Una mossa, quest'ultima, che prelude evidentemente a una chiusura del Medi Supra Pool [lanciato proprio dal gruppo d'Amico nel 2015](#) e destinato quindi a esaurire la sua funzione appena quattro anni dopo. Tornando invece alle notizie riguardanti l'ormai ex-joint venture dACC Maritime, le cifre dell'affare non sono note ma Coeclerici ha in questo modo deciso di uscire nuovamente nello shipping dopo esserne rientrato nel 2013 a seguito della cessione dell'intera flotta di navi Panamax e Capesize bulk carrier all'armatore greco Peter Livanos nel 2002.

Annunciando dieci anni dopo il ritorno al business armatoriale, Paolo Clerici spie-



Clerici Paolo (Coeclerici) d'Amico Cesare (d'Amico Società di Navigazione) d'Amico Paolo (d'Amico Società di Navigazione) Minami Hiroshi (Oshima) Yamaguchi Makoto (Sumitomo Corp. Europe)

gava che l'investimento diretto in navi era necessario come parziale copertura dal rischio di un aumento dei noli per chi aveva carichi da trasportare (Coeclerici ha come core business l'estrazione mineraria e il trading di carbone). "Oggi riteniamo che quel rischio non ci sia più e quindi abbiamo deciso di uscire dal business" ha spiegato l'ex presidente di Confitarma che, insieme a d'Amico, aveva speso [quasi 120 milioni di dollari per le quattro navi](#) consegnate a dACC Maritime dal cantiere giapponese Oshima il cui nome è stato già cambiato (da DACC Tirreno, DACC Adriatico, DACC Egeo e DACC Atlantico a rispettivamente Medi Tirreno, Medi Adriatico, Medi Egeo and Medi Atlantico). Si tratta di navi tutte da 60.600 tonnellate di portata consegnate

nel biennio 2015 – 2016.

L'addio alla joint venture con d'Amico, che fa seguito alla [cessione dei transhipper avvenuta la scorsa estate](#), segna la completa uscita di Coeclerici dal business della logistica al servizio dei traffici di carbone, che fino a un anno fa costituiva uno dei pilastri del gruppo insieme alle attività di trading, estrazione mineraria e più recentemente industria.

A proposito infine della presenza del gruppo in Confitarma, la confederazione italiana degli armatori di cui Paolo Clerici è stato presidente dal 1997 al 2001, Coeclerici fa sapere che al momento non intende uscirne e che Andrea Clavarino manterrà il proprio ruolo all'interno del consiglio direttivo.

Nicola Capuzzo

d'Amico studia sinergie col gruppo monegasco C Transport Maritime

Cesare d'Amico: "Mercato dry ancora debole, ma contiamo su una netta ripresa nella seconda metà del 2019". L'armatore a tutto campo su noli, investimenti e sulphur cap

Conoscenza diretta dei colleghi, buoni risultati in un contesto di mercato difficile e, soprattutto, volontà di aprirsi a collaborazioni con l'esterno per crescere.

Su questi tre fattori, in sostanza, si è basata la decisione del gruppo d'Amico di conferire al pool Supramax Revenue Sharing Agreement (RSA), gestito dal gruppo C Transport Maritime (CTM) di Monaco, le due rinfusiere Medi Bangkok (2006; 53.000 dwt) e Medi Paestum (2009; 56.000 dwt), primo passo di una nuova partnership destinata ad ampliarsi nel prossimo futuro.

Il nuovo pool..

"L'idea, che nasce da una conoscenza diretta del CEO di CTM, John Michael Radziwill, e del management del gruppo monegasco, era in fase di valutazione da tempo" spiega a Ship2Shore Cesare d'Amico, alla guida dell'omonimo gruppo insieme al cugino Paolo d'Amico. "Sono riusciti a creare un pool molto importante, con 60 navi in gestione, che sta dando risultati più che soddisfacenti. Volevamo quindi vedere cosa si poteva iniziare a fare con loro, e il conferimento di queste due navi è il primo passo".

A cui certamente, assicura l'armatore romano, ne seguiranno altri: "Valuteremo i risultati del pool RSA, che non dubito saranno positivi come ci attendiamo, e penseremo a come sviluppare ulteriormente la partnership, che potrà andare in entrambe le direzioni: potremo dare noi altre navi a loro, ma pensiamo anche ad altre possibili sinergie in segmenti diversi per attività gestite direttamente da noi, a cui potrà contribuire CTM con proprio

tonnellaggio".

L'obiettivo dichiarato di d'Amico è "creare sinergie integrando competenze complementari. Insomma: vediamo chi è più bravo a fare cosa e cerchiamo di sfruttare questo vantaggio competitivo sul mercato. Certo, si può anche pensare che 'piccolo è bello', ma io credo che per raggiungere una certa massa critica sia necessario superare la convinzione del 'faccio tutto da solo'".

...e il 'vecchio' pool

Le due navi conferite al pool RSA di CTM, Medi Bangkok e Medi Paestum, provengono da un altro pool, il Medi Supra Pool, gestito direttamente dal gruppo d'Amico e dedicato proprio alle navi di categoria Supramax.

"Al momento il pool è ancora attivo, ma la consistenza del tonnellaggio gestito con questa formula si è molto ridotta. Buona parte delle navi erano di armatori giapponesi, che all'inizio dello scorso anno, quando il mercato dry si era ripreso, le hanno tolte per venderle sfruttando il rialzo delle quotazioni. In questa fase vedremo come evolve la situazione, ma se la collaborazione con CTM darà i risultati che speriamo, ci concentreremo su quel versante".

Mercato instabile, ma con buone prospettive

Dopo un inizio 2018 con noli in crescita, come ricordato da d'Amico, il resto dello scorso anno ha mostrato un andamento del mercato dry bulk altalenante: "Complessivamente ci possiamo definire moderatamente soddisfatti del 2018, anche se nella

seconda metà dell'anno, che solitamente è più favorevole agli armatori, i noli sono invece crollati. Un arretramento che – secondo il vertice del gruppo d'Amico – ha diverse cause: "Certamente l'incertezza generalizzata, dovuta alla guerra dei dazi in atto tra USA e Cina, ha avuto un impatto rilevante, ma ad essa si sono aggiunte situazioni contingenti legate al carbone in Australia e al minerale di ferro in Brasile. Quest'ultima situazione ha fatto sprofondare i noli della Capesize, ma indirettamente ha reso più debole tutto il mercato". Il settore, quindi, è ancora in sofferenza, anche se "all'inizio del 2019 abbiamo visto una timida inversione di tendenza. Se però alcune situazioni geopolitiche, a partire ovviamente dalla tensione tra USA e Cina, dovessero risolversi, sono convinto che allora nella seconda metà dell'anno potremmo assistere ad una ripresa molto più rapida e accentuata del mercato dry".

Il sulphur cap nel 2020

In attesa quindi di capire come evolverà il mercato, d'Amico, così come tutti gli altri operatori del settore marittimo, è alle prese con una scadenza ormai sempre più vicina: il sulphur cap, ovvero il nuovo limite dello 0,5% di zolfo (dall'attuale 3,5%) nelle emissioni delle navi stabilito dall'IMO, che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2020 e i cui effetti "al momento rappresentano un'incognita".

"Non è ancora ben chiaro quello che succederà in concreto. Noi, comunque, abbiamo optato per un approccio molto prudente, evitando per il momento di installare scrubber, che sono molto costosi e la cui efficacia è ancora tutta da verificare".



Soltanto 3 o 4 navi della flotta del gruppo ne saranno dotate, "ma si tratta di unità che abbiamo in time-charter da armatori giapponesi. Sono i proprietari delle navi che hanno deciso di installarli sostenendone il costo. Avremo quindi modo di sperimentare direttamente il loro funzionamento". Per il resto, almeno nella prima fase, d'Amico utilizzerà, per essere compliant con il sulphur cap, il bunker a 0,5% di zolfo: "Anche in questo caso, al momento non è facile stimarne il costo, ma sembra che il premio da pagare rispetto all'HFO (Heavy Fuel Oil) sarà meno consistente di quanto si pensava inizialmente. Consideriamo poi che la maggior parte delle nostre navi sono eco-ship di moderna concezione, con consumi di carburante decisamente ridotti rispetto a unità della generazione precedente. Questa maggiore efficienza ci consentirà di contenere l'extra-costi complessivo generato dal passaggio al bunker low sulphur".

Flotta: non è il momento giusto per ordinare

È una flotta di 60 navi, molte delle quali eco-ship con propulsori efficienti e bassi consumi, quella gestita da d'Amico Dry, e al momento, secondo l'armatore romano, è adeguata al mercato: "La nostra dotazione di mezzi è omogenea per caratteristiche e competitiva sul mercato. Abbiamo investito molto negli scorsi anni, e quindi ora possiamo aspettare un po', anche per capire come evolverà una situazione abbastanza incerta".

Secondo d'Amico, infatti, è possibile che nei prossimi anni le regole in tema di impatto ambientale cambino ancora: "Ordinare navi adesso, potrebbe voler dire trovarsi nella condizione di avere nel 2022 newbuilding non perfettamente corrispondenti al mutato quadro regolatorio". Un rischio da evitare, tenendo anche conto che al momento, "c'è troppa disparità tra i prezzi chiesti dai cantieri e il livello dei noli time-charter che un armatore può spuntare nei primi 3-5 anni di vita operativa della nave. L'investimento non sarebbe sostenibile".

Una condizione che, però, potrebbe avere anche i suoi lati positivi, riducendo l'orderbook mondiale di bulk carrier e contribuendo in tal modo a riequilibrare il mercato, "processo iniziato già nel 2017 e 2018, ma che potrebbe consolidarsi quest'anno. Nello scorso biennio ci sono state poche consegne, anche se nel 2018, con la ripresa dei noli, le demolizioni hanno un po' rallentato. Nel 2019 le consegne sono leggermente aumentate, ma in compenso lo scrapping è tornato su livelli sostenuti: nei primi 3 mesi dell'anno il volume di unità vendute per demolizione ha quasi raggiunto il livello dell'intero 2018".

Trend che contribuirà a un riequilibrio tra domanda e offerta di tonnellaggio, in combinazione con la scadenza di IMO 2020, "che sono convinto – conclude d'Amico – manderà fuori mercato il naviglio più datato".

Francesco Bottino

Al gruppo Borealis Maritime le due portacontainer Ital Moderna e Ital Milione

Le navi, battenti bandiera italiana e noleggiate ad Italia Marittima (Evergreen), sono di proprietà di BNP Paribas che le avrebbe cedute per 10 milioni di dollari l'una

Sarebbero effettivamente passate di mano Ital Milione e Ital Moderna, due portacontainer di proprietà di BNP Paribas Lease Group, società di leasing collegata all'istituto di credito francese BNP Paribas, al momento operate a noleggio dalla società italiana Italia Marittima, una controllata del gruppo taiwanese Evergreen.

A rilevarle, secondo diverse fonti di mercato, sarebbe stata Borealis Maritime, corporation con sede a Londra e propri uffici anche ad Amburgo e Istanbul, che avrebbe

pagato circa 20 milioni di dollari totali (10 milioni a nave) per accaparrarsi le due containership, entrambe costruite nel 2008 dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo e dotate di una capacità di 4.363 TEUs.

Come facilmente deducibile dal loro attuale nome, Ital Milione e Ital Moderna fanno al momento parte – battendo bandiera italiana – della flotta di Italia Marittima, shipping company basata a Trieste e parte del gruppo Evergreen di Taiwan.

I charter che legano le due portacontainer

alla società guidata da Pierluigi Maneschi termineranno però nei prossimi mesi e, come aveva confermato a *Ship2Shore* lo stesso Maneschi, “non saranno rinnovati, poiché fissati a tariffe molto costose”.

Motivo per cui già [a inizio 2019 BNP Paribas](#) aveva deciso di mettere Ital Milione e Ital Moderna sul mercato, cercando un nuovo acquirente che sarebbe ora stato individuato nel gruppo Borealis.

Le due portacontainer, sempre secondo quanto riferito lo scorso gennaio dal Presi-



dente di Italia Marittima, saranno sostituite a breve con due newbuilding, parte di un più corposo piano di investimenti messo in

atto da Evergreen per rinnovare la propria flotta.

Francesco Bottino

Visentini cede una delle sue navi ro-ro

Imminente il passaggio di proprietà per 2 milioni di dollari della Altinia

L'armatore veneto Giovanni Visentini si appresta a dismettere una delle sue navi in flotta. Più precisamente si tratta della Altinia, unità ro-ro costruita nel 1992 nel cantiere navale di famiglia (Cantiere Navale Visentini) attualmente impiegata sulle rotte fra Sardegna e Nord Africa e destinata a passare di mano nelle prossime settimane per un prezzo di poco superiore ai 2 milioni di dollari. Per la parte venditrice (Levantina Trasporti) ha agito in qualità di broker Giorgio Coco della società genovese Ferrotank. L'identità degli acquirenti ancora non è stata

rivelata.

L'Altinia è una vecchia conoscenza di molte compagnie di navigazione italiane e ha quasi sempre navigato da e per scali del nostro Paese. Subito dopo l'uscita dal cantiere il suo primo impiego a noleggio è stato per Tirrenia sulla linea Napoli – Palermo e a seguire ha operato per 14 anni per conto del Gruppo Grimaldi fra Italia, Egitto e Libano.

A fine anni '90 passa in charter ai turchi della Ege Ro-Ro che la utilizzano per l'apertura del collegamento marittimo fra Trieste e Tekirdag, mentre successi-

vamente torna al Gruppo Grimaldi. Nei primi anni Duemila, poi, la nave scala regolarmente il porto di Genova essendo impiegata dal Gruppo Grendi sulla linea regolare con il porto di Cagliari.

A proposito delle sue caratteristiche tecniche la Altinia è lunga 150 metri, larga 21,6, ha una capacità di carico di 33 persone (21 persone di equipaggio più 12 autisti) e 50 tonnellate di merce, di cui 194 container da 20' o 45 trailer sul ponte principale, più 342 container e 55 trailer in coperta.

N.C.



Panalpina accetta la fusione con DSV

Nascerà un colosso delle spedizioni da 15,9 miliardi di euro e 60mila addetti diretti

L'operatore logistico danese DSV e il colosso delle spedizioni svizzero Panalpina hanno reso noto questa mattina di aver raggiunto un accordo sui termini e sulle condizioni di un reciproco scambio di azioni che in sostanza porterà a uno dei più grandi merger nel settore delle spedizioni merci a livello mondiale.

L'offerta d'acquisto è stata di fatto accettata dal 69,9% degli azionisti di Panalpina, compresa la Ernst Göhner Foundation che controlla la partecipazione più rilevante della società (46%). La nuova realtà si chiamerà DSV Panalpina A/S.

Ogni azione di Panalpina verrà scambiata con 2.375 azioni di Dsv del valore nominale di 1 corona danese e il controvalore dell'operazione (in parte cash) valuta circa 195,8 franchi svizzeri (175,2 euro) ogni azione della controparte svizzera. L'azienda oggetto di acquisizione viene quindi valutata circa 4,6 miliardi di franchi svizzeri, equivalenti a oltre 4,1 miliardi di euro, corrispondenti a un premio del 43% rispetto al valore dell'azienda in Borsa a metà gennaio. Rispetto alla prima offerta d'acquisto presentata appunto a metà gennaio, DSV ha dovuto aumentare il prezzo proposto da 4 a 4,6 miliardi di franchi svizzeri.

Quando e se l'operazione sarà portata a termine (cosa praticamente scontata visto



che anche la Ernst Göhner Foundation ha detto sì) i ricavi di DSV e Panalpina aggregati saranno di 15,9 miliardi di euro e gli addetti diretti saranno circa 60mila. 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 nostro 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.

COMUNICAZIONE AZIENDALE

COSTA CROCIERE RITORNA NEL PORTO DI GENOVA

Sino all'8 novembre Costa Fortuna sarà a Genova tutti i venerdì per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. La compagnia italiana ha in programma la costruzione di un nuovo terminal a Genova, che si affiancherebbe a quello di Savona e a quello di La Spezia.

Costa Crociere è ritornata a fare scalo regolarmente con le sue navi nel porto di Genova. Costa Fortuna, nave della compagnia italiana da 103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali, partirà da Genova ogni venerdì sino all'8 novembre, per offrire crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale.

Nel 2019 gli scali Costa a Genova saranno in tutto 40, di cui 34 di Costa Fortuna, a cui si aggiungeranno le toccate di altre tre navi della flotta in primavera ed autunno, per una previsione di 170.000 passeggeri movimentati. Costa Crociere ha già annunciato la conferma di Genova anche per il 2020. Al posto di Costa Fortuna arriverà Costa Pacifica, nave da 114.000 tonnellate di stazza e 3.780 ospiti totali, che dopo lo scalo inaugurale del 23 marzo 2020 tornerà nella città ligure sempre ogni venerdì, sino al 13 novembre 2020.

Per Costa Fortuna e Costa Pacifica si tratterà di un vero e proprio "ritorno a casa", dal momento che le navi sono state costruite da Fincantieri a Sestri Ponente e inaugurate a Genova.

Il Direttore Generale di Costa Crociere, Neil Palomba ha dichiarato: "Questo ritorno rappresenta per noi sia un completamento della nostra presenza in città, dove siamo operativi con la nostra sede da oltre 70 anni, sia un punto di partenza



per il futuro. Nei nostri programmi c'è infatti la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova che andrebbe ad affiancarsi al Palacrociere di Savona, il nostro home port principale dove stiamo effettuando importanti investimenti, e a La Spezia, dove ci siamo aggiudicati in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere e la costruzione di un nuovo terminal".

Nel corso delle sue soste a Genova, Costa Fortuna proporrà ai suoi ospiti ben nove nuove escursioni, che contribuiranno a promuovere ulteriormente la città e il suo territorio. Tra le novità il trekking urbano alla scoperta delle fortezze di Genova, il parco avventura Righi e "Super Genova", un'escursione di un'in-

tera giornata da Boccadasse al centro storico.

Genova entrerà così a far parte a tutti gli effetti degli home port della flotta di Costa Crociere, che ha già una posizione di primo piano a Savona e a La Spezia, e che garantirà alla Regione 243 scali nel 2019, equivalenti a circa 1.200.000 passeggeri movimentati.



Ricavi record per MSC Crociere nel 2018

Per la compagnia svizzera l'esercizio si è chiuso con un volume d'affari di 2,751 miliardi di euro (+21%), mentre gli utili netti sono saliti a 348 milioni (+12%)



MSC Crociere manda in archivio l'anno segnato dal "maggior incremento dei ricavi" della sua storia. Per la compagnia svizzera, il 2018 si è chiuso infatti con un volume d'affari di 2,751 miliardi di euro, circa il 21% in più rispetto ai 2,265 dell'anno precedente, perfettamente [in linea quindi con il trend che era stato osservato alla fine dei primi 9 mesi](#). Grazie all'ingresso in flotta della *MSC Seaside* (nel dicembre del 2017) e della *MSC Seaview* (arrivata nel giugno del 2018), la *cruise line*, che ha portato così la sua flotta a contare 15 unità, ha imbarcato complessivamente 2,4 milioni di passeggeri (46 anni la loro età media), ovvero il 20% in

più rispetto al 2017. Simile anche il tasso di crescita della capacità complessiva, in aumento del 23%, che passa da 12,4 a 15,2 milioni di letti bassi.

Nel periodo l'EBITDA ha inoltre raggiunto i 741 milioni di euro (+32% sui 561 del 2017), con EBITDA *margin* pari al 27%. Gli utili operativi, infine, sono aumentati del 32%, passando dai 367 milioni del 2017 ai 484 milioni del 2018 (si tratta del quinto anno consecutivo di crescita, per questo parametro), mentre gli utili netti hanno vissuto invece un miglioramento del 12%, attestandosi alla ragguardevole cifra di 348 milioni di euro (contro i 311 milioni del 2017).

Molti gli eventi significativi occorsi lo scorso anno, dalla già citata consegna della *MSC Seaview* alla firma dei contratti per la costruzione delle due unità di classe *World* alimentate a GNL, a quello, sempre con Chantiers de l'Atlantique, per la [quinta Meraviglia](#). Relativamente all'Italia, va ricordato il memorandum con Fincantieri per le prime unità luxury (trasformato in vero e proprio ordine [lo scorso marzo](#)) e l'ingresso nell'azionariato di TTP con l'acquisizione, da Unicredit, di una quota pari al 36,68% di TAMI (Trieste Adriatic Maritime Initiative Srl), per le quali MSC ha sborsato 3,4 milioni di euro.

Francesca Marchesi

ITALIAN SOUL,
GLOBAL MIND



www.coeclerici.com

CREIAMO VALORE
IN 11 PAESI DEL MONDO.

Sviluppiamo strategie vincenti nei settori dell'energia e della meccanica ad alta tecnologia, rimanendo fedeli a una vocazione imprenditoriale ispirata a un modello di sviluppo sostenibile.

Italia Australia Cina Germania India Indonesia Olanda Russia Singapore Svizzera Usa

Maurizio Aponte rientra in Italia

Top manager del gruppo e cugino del fondatore Gianluigi, si occuperà dello storico business di famiglia: la compagnia di media ed alta velocità Navigazione Libera del Golfo

Maurizio Aponte, top manager del gruppo MSC che dal 1970 ad oggi ha lavorato al fianco del cugino Gianluigi, il fondatore e patron della corporation marittima basata in Svizzera, rientrerà stabilmente in Italia a partire dal prossimo maggio.

Non si tratta però di un 'pensionamento', anzi: come conferma a *Ship2Shore* un portavoce del gruppo MSC, Maurizio Aponte si occuperà di sovrintendere ad uno dei business storici della famiglia, ovvero la compagnia Navigazione Libera del Golfo, che dal 1953 offre collegamenti via traghetto (oggi con mezzi hi-speed) nel Golfo di Napoli, in particolare con l'Isola di Capri, con la Penisola Sorrentina e la Costiera Amalfitana e, in Adriatico, con le Isole Tremiti.

Secondo la testata danese *Shipping Watch*, la prima ad aver riportato la notizia del rientro in Italia di Maurizio Aponte (poi confermata con una nota dalla stessa MSC), il cugino del 'Comandante' ha svolto nel corso dei decenni un ruolo chiave nello sviluppo della compagnia, occupandosi



Maurizio Aponte

tra le altre cose della creazione della controllata MedLog e del consolidamento del business terminalistico del gruppo, per poi tornare ad occuparsi del trasporto marittimo di container con il ruolo di Executive Director Europe, che ricoprirà fino al 1° maggio prossimo, quando ha lascerà l'incarico per rientrare nel Belpaese e dedicarsi a NGLI.

F.B.

CONFETRA INFORMA

Approvato dalla UE il progetto I RAIL per l'integrazione ferroviaria con il mondo della logistica e quello doganale

Confetra, la Confederazione Italiana dei Trasporti e della Logistica, comunica l'avvio e il co-finanziamento europeo da parte della DG MOVE nella call Connecting Europe Facilities del progetto europeo I RAIL che comprende Italia, Spagna e Portogallo.

"I RAIL" ha come obiettivo quello di attuare e sviluppare procedure a livello europeo tra gli operatori ferroviari al fine di contribuire a un sistema di scambio di informazioni interoperabile ed efficiente in termini di costi per l'Europa, che soddisfi i requisiti delle direttive sull'interoperabilità e sulla sicurezza. Il progetto I RAIL andrà a supportare le imprese ferroviarie, i gestori delle infrastrutture e gli stakeholder nell'attuazione delle norme TAF TSI al fine di realizzare l'interoperabilità e la sicurezza dei dati all'interno del sistema ferroviario dell'Unione Europea e di estendere tal rete a tutto il sistema logistico intermodale.

Il progetto I RAIL rappresenta per la compagine italiana formata, oltre che da alcune aziende del cargo ferroviario merci, da Agenzia delle Dogane, Confetra, Circle, e AdSP del Mar Ligure Orientale, una eccellente opportunità di innovazione e digitalizzazione dei processi ferroviari, logistici e doganali in coerenza con un quadro europeo che vede l'integrazione e l'interoperabilità dei sistemi come paradigma fondamentale per lo sviluppo di un trasporto efficiente ed efficace. In particolare per l'Italia l'obiettivo è lo sviluppo di nuovi processi interoperabili digitali non solo con dati ferroviari, ma anche inerenti a informazioni a valenza logistica e doganale a supporto



di imprese ferroviarie, terminal ferroviari e Multimodal Transport Operator in primis.

"La partecipazione di Confetra in I RAIL - dichiara il Presidente confederale Nereo Marcucci - sottolinea il riconoscimento della Confederazione, anche a livello comunitario, quale Organizzazione rappresentativa dell'interoperabilità e degli ope-

operatori dell'intera catena logistica. Daremo un rilevante contributo, nella ricerca dell'ottimizzazione dei processi ai vari livelli, portando al tavolo il punto di vista delle imprese".

I RAIL prevede nel periodo 1 gennaio 2019 - 31 dicembre 2022 un valore complessivo di 11.957.067 Euro.

Soluzioni
software
 per lo **shipping**
 omnia
 informatica
 www.omniainformatica.it

confetra
 Confederazione Generale Italiana
 dei Trasporti e della Logistica

Prendono finalmente corpo i BEI propositi di Ravenna

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale sigla a Roma il contratto di mutuo da 120 milioni di euro di finanziamento, viatico essenziale alla realizzazione del Progetto Hub Portuale di Ravenna

È stato sottoscritto a Roma tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale e Banca Europea degli Investimenti (BEI) il contratto di mutuo da 120 milioni di euro di finanziamento al Progetto Hub Portuale di Ravenna.

Tale finanziamento era già stato deliberato, e dunque da tempo era considerato una delle fonti di copertura finanziaria del Progetto Hub; la firma sblocca tutto un meccanismo con 'effetto domino', così 'blindando' anche i 40 milioni di euro che l'Unione Europea aveva già

alla realizzazione del Progetto, la cui importanza e validità per il futuro sviluppo del porto di Ravenna sono testimoniate dagli atti appena perfezionati.

Il Progetto prevede l'approfondimento dei fondali in avamposto e lungo tutto il Canale Candiano, l'adeguamento (per oltre 6,5 km) ed il potenziamento delle banchine, oltre alla realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt, e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per 200 ettari, aree direttamente collegate alle banchine, ai nuovi scali ferroviari merci e al sistema autostradale rappresentando un 'unicum' nel panorama della portualità nazionale.

L'investimento previsto per il Progetto (I fase) è di 235 milioni di euro, su un budget totale, per il riassetto dello scalo, stimato in un valore complessivo di 248 milioni. I quasi 30 milioni mancanti dal conteggio (il computo attuale arriva a 220 milioni) proverranno dal fondo cassa dell'AdSP.

Il Progetto contribuirà ad attivare altri investimenti, anche da parte di soggetti privati, per ulteriori 300 milioni di euro, che comprenderanno vari interventi: il piano prevede il dragaggio dei fondali del porto fino a -12,5 metri, in una prima fase, e a -14,5 metri nella seconda; l'adattamento ai nuovi fondali delle banchine operative esistenti; la creazione, con l'utilizzo di 4.700 metri cubi di materiali estratti dai dragaggi, di 200 ettari di aree destinate ad attività logistiche, con il contributo di investimenti privati, valorizzate da due stazioni ferroviarie per le

merci e un collegamento diretto stradale con le banchine e raccordo autostradale; la costruzione della banchina del nuovo terminal container da 37 ettari sulla penisola Trattaroli; la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, e infine di un deposito costiero di GNL, già in itinere.

L'obiettivo del progetto è dotare il porto romagnolo di una serie di infrastrutture in grado di favorire importanti incrementi di traffico allettando anche clienti e investitori dall'estero, che già hanno adocchiato la realtà ravennate; sono proprio di questi giorni contatti e visite

di operatori stranieri sui cui nomi logicamente vige uno stretto riserbo da parte dell'AdSP.

Il completamento del progetto – ipotizzando una partenza dei lavori di costruzione a fine 2019 – potrebbe aversi nell'arco di 4 anni, per avere tutto operativo entro la fine del 2023, accogliendo navi di dimensioni maggiori: bulk carrier panamax da circa 80.000 dwt e container-ship da 8mila TEUs, come ha spiegato il Presidente dell'AdSP, Daniele Rossi, in una conversazione esclusiva con *Ship-2Shore*, di prossima pubblicazione.

A.S.



Rossi e Scannapieco

La stipula del contratto ha concluso la procedura che vede definitivamente assicurata la somma complessiva di 120 milioni di euro all'AdSP romagnola per la realizzazione del progetto che costituisce il perno dello sviluppo dello scalo dell'Alto Adriatico, su cui verte buona parte della componente socio-economica territoriale.

destinato, riconoscendone l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, al Progetto. Pertanto ai 60 milioni già deliberati dal CIPE (con Delibera pubblicata in Gazzetta Ufficiale nel settembre scorso), si aggiungono in maniera definitiva 160 milioni derivanti dalla somma del mutuo BEI e dell'Unione Europea, finalizzati



ABB Ability™ Tekomar XPERT

Making waves in engine performance

Introducing the enhanced way to improve engine performance and save fuel and money. Tekomar XPERT 3.0 is a simple concept that's made by engineers. It's an analytical software application that instantly quantifies and optimizes engine performance across an entire fleet. www.abb.com/turbocharging E-mail: turbo@it.abb.com

ABB

Adesso Ravenna può quasi cantare vittoria: “Questo progetto portuale s’ha da fare!”

Cauto ma ottimista il Presidente dell’AdSP Rossi, che confida di avere pronto a giugno il bando di gara per la realizzazione del Progetto Hub 2017 e il completamento del nuovo maxi-terminal container Trattaroli a fine 2023

Ravenna – Parrebbe finalmente spuntare il sereno, dopo alcune stagioni nebulose, all’orizzonte del porto di Ravenna, dopo [la firma siglata a Roma a inizio settimana](#), a sancire il primo ‘colpo di piccone virtuale’ al progetto-chiave destinato a mutare le sorti di stagnazione prospettica in cui versa attualmente lo scalo portuale romagnolo, alle prese con gli annosi problemi delle ‘ristrettezze fisiche’ alla navigazione: spazi di manovra angusti per le maxi navi della nuova generazione e soprattutto fondali troppo bassi per questi ‘bestioni’ dei mari in circolazione sulle rotte transoceaniche. Quasi una sorta di contrappasso dantesco – d’altronde il Sommo Poeta è piuttosto popolare dalle parti di Ravenna (dove è sepolto), avendoci passato gli ultimi anni della sua vita – che atavicamente affligge il porto di riferimento non solo dell’intera produttiva regione ‘doppia’ dell’Emilia Romagna ma che, essendo collocato presso l’ampio delta del Po, convoglia naturalmente tutti i traffici afferenti la Pianura Padana.

Invero, se a terra le aree a disposizione degli operatori portuali e logistici del distretto ravennate sono vaste e quasi a perdita d’occhio, specie se comparate a quelle ridotte su cui insistono i colleghi dell’arco ligure, ad esempio, sul fronte banchina cominciano i dolori; il moderno porto industriale e commerciale di Ravenna – concepito come grande opera negli anni ’50 e patrocinato nella costruzione dal nume tutelare politico locale, l’alto esponente della DC Benigno

Zaccagnini - come noto, sorge sulle sponde del relativamente ristretto Canale Candiano, nome comune col quale si designa il corso navigabile (propriamente detto Corsini, poiché l’infrastruttura fu realizzata sotto Papa Clemente XII, al secolo Lorenzo Corsini, nella prima parte del XVIII secolo)



Rendering container terminal Penisola Trattaroli

che, lungo un andamento non del tutto rettilineo di 11 km. e con alcuni insidiosi curve e gomiti, collega l’abitato presso la darsena di città al mare aperto.

Ma più che l’ampiezza delle banchine e i margini di manovra davanti alle stesse, da sempre a preoccupare il cluster locale della portualità sono le faticose ‘shallow waters’, causate da insabbiamenti quasi inevitabili in ogni porto che sorge a ridosso di un corso d’acqua.

Un problema annoso, i dragaggi (oggi i fondali non superano al più 10,5 metri) cui dovrebbe sopperire, forse in via definitiva, appunto il Progetto Hub 2017 che è sul tavolo centrale della Presidenza presso l’attuale AdSP Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, ma che già era al primo posto nell’agenda delle ‘things to do’ dell’ente predecessore Autorità Portuale.

Tutti sanno come finì la questione dei fanghi degli escavi ‘tramutati’ quasi magicamente (in realtà secondo i dettami di certa legge) in rifiuti gettati nelle apposite vasche di colmata [ad incastrare un presidente per certi versi scomodo](#) come l’inquilino dell’ultima AP Galliano Di Marco.

Rischi che il Presidente dell’AdSP (e da poco anche di Assoport) Daniele Rossi non teme di correre, avendo adempiuto (e con quali sforzi onerosi, in termini di denaro, pubblico, versato) alla lettera tutti i diktat legislativi al riguardo.

Dopo la firma apposta al mutuo da 120 milioni di euro di finanziamento elargito



dalla BEI - che a sua volta innescherà una ‘catena virtuosa’ di ulteriori finanziamenti i quali messi uno sull’altro col fondo cassa esistente all’AdSP, rendono pienamente coperto il dispendioso progetto da 248 milioni di euro – può tirare un sospiro di sollievo il titolare dell’ufficio pubblico in mattoni rossi e ampie vetrate di via Antico Squero, posto proprio all’imboccatura della Darsena ravennate.

“Il contratto che ho sottoscritto insieme a Dario Scannapieco, vicepresidente della

Banca Europea degli Investimenti, era la fondamentale ‘conditio sine qua non’ per far entrare in vigore anche l’accordo di erogazione del prestito (*grant agreement*) da parte della DG Move UE da 37 milioni e, a cascata, per far entrare in circolo i 60 milioni dal CIPE; con altri 30 milioni già nostri finanzieremo interamente il Progetto Hub Portuale di Ravenna” conferma a *Ship2Shore* Rossi, ripercorrendo in breve il lungo cammino – irto di ostacoli burocratici – percorso nel biennio di sua presi-

segue a pag. 11



segue da pag. 10

denza.

“La partita più difficoltosa è stata quella di superare certi vincoli ambientali posti in ambito di Pialassa Piomboni, l’area protetta a fianco della Penisola Trattaroli che sarà oggetto della gran parte degli interventi. Una pratica quasi infinita che abbiamo evaso, con tutti i crismi, ma purtroppo non potendo evitare di spendere la bella cifra di 32 milioni di euro per tutelare le diverse specie di fauna e flora presenti nell’area, realizzando un argine di separazione dall’area naturalistica con la creazione di una barriera lunga 2,5 chilometri”

rammenta il presidente.

“Adesso manca solo il bando di gara, che è praticamente pronto, avendo considerato tutte le ‘virgole’ d’uopo sulla scorta delle indicazioni emerse nella procedura; abbiamo lavorato alacremente per avere tutti i permessi ambientali, che richiedono tempistiche non immediate (*per usare un eufemismo, ndr*) dai diversi enti coinvolti: ARPAL, ISPRA, Regione Emilia Romagna, Ministero dell’Ambiente ecc. I siti di destinazione dei fanghi che risulteranno dalle operazioni di escavo, quali la cassa di colmata dell’area ex-NADEP, sono già

della superficie di 1 metro, ed a movimentare circa 4,7 milioni di mc di materiali sabbiosi.

Questa gigantesca operazione andrà fatta lungo 19 km di banchine (di cui 14 km di Canale e 5 km antistanti la bocca del porto per favorire l’accesso in navigazione) ed inoltre l’intervento contempla il rifacimento di 6,5 km di banchine”.

I terminal interessati a quest’ultima opera sono PIR, ENEL, Bunge, ALMA, Docks Piomboni Nord, Eurodocks, Marcegaglia, IFA, Buzzi, Docks Cereali, Setramar, TCR, SAPIR.



Penisola Trattaroli

stati approvati dal CIPE. Quello dei materiali per le arginature è il vero nodo che al momento ci separa dall’ultimazione del progetto. Ripartiremo appena verranno individuati quelli qualitativamente e quantitativamente più idonei”.

Fallito, per potere ottemperare alle sopra citate cautele procedurali, l’obiettivo di partire a cavallo tra la fine del 2018 e l’inizio del 2019, Rossi traguarda ora giugno come data di pubblicazione.

“Il bando sarà rivolto ad un general contractor, che dovrà provvedere al dragaggio a -12,5 metri, oltre ad innalzare il livello

“A fine anno prevediamo l’assegnazione dei lavori, sicchè si può ipotizzare di avere il nuovo terminal container da 3 milioni di TEUs alla Penisola Trattaroli, 40 ettari proprietà di SAPIR – al cui supporto sarà una vasta area di logistica in tre diverse pezzature presso l’area delle Bassette, per un totale di 200 ettari, con nuovi due binari ferroviari e strade di collegamento – a fine 2023, occorrendo circa 4 anni di esecuzione dei lavori per il rifacimento delle banchine e 6 anni per il completamento del dragaggio”.

Quest’ultimo è definito alla lettera nel pro-



getto come ‘Approfondimento dei Canali Candiano e Baiona’ ed arriverà ad inoltrarsi nel Porto Canale sino alla Darsena S. Vitale, la ‘casa’ di SAPIR.

“Ma già nel 2020 potremo partire col primo modulo di nuova area logistica” confida il presidente dell’AdSP il quale, forte di questi importanti asset, pensa in grande. “A quel punto Ravenna potrà presentarsi agli occhi del mondo marittimo con un’immagine allettante: capacità di banchina e spazi di stoccaggio e operazioni logistiche quanto basta per ‘intrigare’ i grossi players di settore” afferma ancora Rossi, che proprio in questi giorni ha ricevuto la visita esplorativa di tre importanti società – la cui identità viene tenuta riservata – già interessate al ‘nuovo’ porto di Ravenna.

“Questi soggetti chiedono innanzitutto tempi certi, non promesse” spiega il manager pubblico, che culla un pensiero progettuale non onirico. “Potremo lavorare in tandem con un porto non distante dalle caratteristiche fisiche diverse ma complementari alle nostre. Sto pensando ad

un’alleanza operativa tra Trieste, porto ad elevati pescaggi naturali, dove potranno arrivare le grandi navi madre transoceaniche per scaricare il grosso dei contenitori, poi da distribuire tramite grandi feeder a Ravenna, che a quel punto metterà a disposizione capacità di movimentazione, aree logistiche e collegamenti ferro-stradali, per raggiungere la Pianura Padana e di qui il cuore dell’Europa della famosa ‘banana blu’, ritagliando dunque allo scalo romagnolo un nuovo posizionamento di eccellenza nella geografia economica internazionale”.

Un sogno nel cassetto – quello di Rossi – che assomiglia alla realizzazione concreta del fantasioso e mastodontico progetto offshore covato da Paolo Costa a Venezia, che però aveva il difetto di non disporre naturalmente né di alti fondali né di arie vaste; e che invece potrebbe trovare effettiva applicazione ‘spacchettando’ le due fondamentali prerogative tra i porti, a quel punto ‘gemellati’, di Trieste e Ravenna.

Angelo Scorza



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

Partenza difficoltosa per il porto di Genova nel 2019

La performance negativa di VTE a gennaio determinante nel -3,4% complessivo dello scalo. Ma calano anche Spinelli, rotabili e passeggeri dei traghetti

Già dimenticata l'eccezione dicembrina, il porto di Genova è tornato a rispecchiare la non esaltante salute congiunturale del suo mercato di riferimento.

Lo dimostrano i numeri relativi alle movimentazioni di gennaio, appena pubblicati dall'Autorità di Sistema Portuale. Come negli ultimi mesi del 2018 (con l'eccezione appunto di dicembre), la performance negativa del primo terminal del porto, il VTE di Voltri, ha determinato il risultato generale (-3,4% di traffico commerciale), evidenziando anche, nell'analisi delle prestazioni dei singoli terminal e del raffronto fra i due bacini, come l'incidente

del Morandi si sia innestato su un trend negativo già indipendentemente in essere. Il calo sul gennaio 2018 del VTE (-4,5% in TEUs), aggravato dal -12% di Spinelli, è stato infatti in parte compensato dal +9% del SECH, dal +2,7% di Terminal San Giorgio e dalla tenuta di Messina (-0,3%). La novità negativa, rispetto all'andamento degli ultimi mesi, è che sono in calo anche i rotabili (-2%, tutti negativi i terminal che li operano salvo Messina), mentre è da rilevare che il calo delle tonnellate di traffico convenzionale e containerizzato è stato molto più grave (-7,5%) di quello in TEUs.

In quest'ultimo caso evidentemente la movimentazione di vuoti ha frenato l'emorragia, mentre per quel che riguarda le tonnellate complessivamente movimentate dallo scalo il risultato è stato meno grave grazie a oli minerali (+0,4%), rinfuse solide (basse in valore assoluto, ma il +96,9% lascia ben sperare), siderurgici (+8,5%) e altre rinfuse liquide (+28,4%). Negativo invece il risultato sui passeggeri dei traghetti (-12,2%) solo in parte mitigato dal +1% dei crocieristi, per un -7,2% complessivo.

Nella speranza che l'Authority riduca il trimestre necessario per la diffusione e la raccolta dei dati, non resta che attendere i risultati dei mesi successivi per fare proiezioni annuali più accurate e per verificare gli effetti degli interventi sulle problematiche più annose per i terminalisti, come ad esempio il nuovo sistema di gestione dei flussi camionistici varato da VTE a febbraio.

Una nota del terminal gestito dal gruppo PSA rileva in proposito che "la riduzione è dovuta principalmente a spostamenti di servizi nel corso del 2018 presso altri terminal dello scalo Genovese. VTE ha reagito a tali spostamenti acquisendo volumi da altri porti del Nord Tirreno, di conseguenza, minimizzando le perdite. Seppure si prevedano per i prossimi mesi delle contrazioni di volume, occorrerà attendere i dati ufficiali di febbraio e marzo, anche alla luce delle novità organizzative e di processo che VTE sta introducendo gradualmente (tra le altre: Truck Management System ed entrata in funzione delle nuove E-RTG)".

A.M.



Credito d'imposta per investimenti di ricerca e sviluppo 2015-2020 - Legge di Bilancio 2019

Beneficiari

Tutte le imprese che investono in attività di ricerca e sviluppo, indipendentemente dalla forma giuridica, dal settore economico in cui operano, dal regime contabile adottato e dal fatturato. Il credito d'imposta è ammissibile anche per le imprese operanti sul territorio nazionale che effettuano attività di R&S su committenza di imprese estere localizzate in Unione Europea.

Si tratta di un'agevolazione molto importante che può generare notevoli risorse per l'impresa che riesce a utilizzarla. Contattaci senza alcun tipo di impegno per fissare un appuntamento per un check up gratuito sulla possibilità di accesso all'agevolazione.

Contatti:

Alessandro Pasti Consulting srl con Socio Unico
Via Serviliano Lattuada 27
20135 Milano
tel. 347/1517802
mail: studiopastibandpartners@gmail.com
www.alessandropasti.com

Dal 2001 operiamo nel supporto finanziario alle imprese per l'individuazione delle soluzioni di copertura finanziaria più idonee ai loro progetti di sviluppo ed investimento.



PASTI&PARTNERS CONSULTING

Genova / Lugano / Londra

La Spezia alza il velo sui passeggeri del futuro (ma si scorda delle merci?)

Presentato il nuovo terminal crociere da 41 milioni di euro che sarà realizzato grazie alla partnership pubblico-privato finanziata da Royal Caribbean, MSC Cruises e Costa Crociere. Nota di sollecito di Contship Italia sulle disattenzioni al settore dei container: senza dragaggi e binari, non possiamo partire coi lavori al Molo Garibaldi e dunque sgomberare Galata Paita

È stato presentato alla Spezia il progetto del nuovo terminal crociere, che sorgerà grazie a una partnership pubblico-privato che vede protagoniste Royal Caribbean, MSC Cruises e Costa Crociere, con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente il settore crocieristico e, più in generale, il flusso turistico in città e negli splendidi territori che la circondano, riqualificando

nel contempo in maniera decisiva la zona del porto.

Le tre compagnie di crociera investiranno 41 milioni di euro nella realizzazione di una nuova struttura, tecnologicamente e urbanisticamente all'avanguardia, che rappresenta il primo importante tassello del nuovo atteso waterfront spezzino. L'iniziativa è stata illustrata dalla Presi-

dente dell'AdSP, Carla Roncallo unitamente al Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, al Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, all'Assessore Regionale ai Lavori Pubblici ed Infrastrutture, Giacomo Raul Giampedrone, al Sindaco del Comune della Spezia, Pierluigi Peracchini ed ai proponenti il progetto.

“È un ottimo risultato aver concluso una procedura così complessa, assicurando un futuro al nostro porto in questo importante settore, visto anche il coinvolgimento delle tre principali compagnie crocieristiche, risultate aggiudicatrici della procedura” ha affermato la Presidente Roncallo. Gli intervenuti hanno sottolineato il notevole potenziale crocieristico della Spezia, caratterizzato da eccellenti condizioni di protezione e di accessibilità nautica, da una localizzazione molto fertile dal punto di vista turistico e dei luoghi d'interesse per il passeggero, sia localmente che in un hinterland più allargato che ricomprende destinazioni parti-



colarmente rinomate a livello internazionale. La nuova struttura terminalistica si inserirà in un contesto di riqualificazione urbana di notevole portata nel cuore della città, dando vita a un contesto innovativo di accoglienza dei passeggeri all'altezza dei migliori criteri di customer attention delle tre compagnie di crociera.

“Il risultato è importante; tre player internazionali si mettono insieme per la realizzazione di un'opera fondamentale che rappresenta il primo tassello del waterfront spezzino, in cui pubblico e privato andranno a convivere. Sul fronte delle crociere la Liguria vanta un primato importante: è la prima regione in Italia per numero di passeggeri movimentati con oltre 3 milioni di imbarchi, sbarchi e transiti. Genova, Savona e La Spezia risultano tra i primi posti tra gli scali crocieristici del nostro Paese, con l'ottima performance di La Spezia che a fine 2019 potrebbe raggiungere il record storico di crocieristi movimentati e 160 toccate nave (+23% sul 2018)” ha detto il Governatore Toti.

Nel quadro delle infrastrutture portuali e del turismo crocieristico La Spezia si trova

a giocare una partita competitiva cruciale e dalle notevoli potenzialità di sviluppo.

“La nostra proposta, primo partenariato pubblico-privato nel settore crocieristico in Italia, si è basata sulla convinzione che, insieme, i tre gruppi crocieristici e le autorità locali, possono sviluppare un moderno porto crocieristico di qualità inserito nel cuore del contesto cittadino nel rispetto del tessuto culturale e urbano locale e del quadro normativo di riferimento. Metteremo a disposizione le nostre conoscenze sulle strategie e gli sviluppi dell'industria crocieristica e il nostro know how operativo e gestionale per la soluzione delle sfide operative, logistiche e di qualificazione contemplate nel nostro progetto” ha dichiarato Ana Karina Santini, Project Coordinator per conto delle tre compagnie crocieristiche.

Queste le tappe attraverso le quali l'AdSP è giunta al risultato attuale, seguendo quanto disposto dal Codice Appalti. La prima proposta è stata presentata nel giugno 2017; l'istruttoria svolta dagli uffici dell'Ente aveva rilevato la neces-



segue da pag. 13

sità di alcune integrazioni per poter arrivare a dichiararne la fattibilità; la nuova documentazione era arrivata a fine aprile 2018 e la fattibilità era stata dichiarata nel giugno 2018; da lì si è lavorato sulla documentazione di gara, pubblicata a ottobre, ora conclusa.

Il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI), a seguito del provvedimento di aggiudicazione, dovrà formalizzare la procedura relativa alle norme antitrust e non potrà prendere immediatamente in carico il servizio, che per 4 mesi verrà svolto ancora da Costa Crociere fino al 26 luglio alle stesse condizioni della scorsa stagione.

Nel frattempo è ripartita la stagione crocieristica con l'arrivo della Costa Fortuna, mentre tra 10 giorni arriverà MSC Seaview, la nave più grande mai costruita in Italia.

Nel 2019 sono attese 23 navi di 12 diverse compagnie crocieristiche ed oltre 700.000 passeggeri.

Ma l'atmosfera festosa si è ammalorata in fase conclusiva: *in cauda venenum*.

Rixi ha chiesto tempi rapidi per chiudere le criticità dell'iter progettuale, a partire dalla sgombero da parte di La Spezia Container Terminal LSCT per favorire l'avvio dei lavori in Calata Paita, lo spostamento del fascio dei binari e l'ampliamento del Molo Garibaldi. "Non è ammissibile che qualcuno cambi idea, doveva dircelo prima, altrimenti il mercato guarderà altrove: c'è un timing da rispettare, il ministero è a disposizione per affrontare eventuali problemi" ha affermato senza alcun giro di parole il viceministro, sul cui filone si sono inserite dichiarazioni 'al fiele' del sindaco, poco tenero col terminal operator, ed anche Roncallo, intervistata dalla stampa locale a margine della presentazione, la quale ha invitato Contship Italia a farsi parte diligente per liberare

Calata Paita e completare l'ampliamento del Molo Garibaldi, dando una sorta di ultimatum sui tempi, necessariamente brevi.

Secca la replica immediata di Contship Italia, la quale ha approfittato della circostanza per ricordare le proprie esigenze, che forse paiono in parte disattese.

"In merito al comunicato emesso in data odierna e dove viene fatto riferimento al ruolo del Gruppo Contship affinché si attivi per consentire di utilizzare le aree di Calata Paita fin da subito, siamo assolutamente d'accordo con il Viceministro Rixi, sul fatto che si ritenga importante accelerare i tempi, cosa che il nostro Gruppo auspica da svariati anni, ogni volta che in Asia, USA, Europa e in ogni altra sede, dinanzi ai clienti attuali e potenziali, ha 'messo la faccia' coi propri vertici aziendali in merito ai tempi di realizzazione di questo importante e strategico progetto di espansione della capacità del terminal. Tempi troppo spesso disattesi per elementi burocratici non dipendenti dalle volontà dell'investitore privato" spiega la piccata comunicazione recapitata per posta elettronica. "È questa dunque un'ottima occasione per evidenziare che LSCT, nel rispetto degli impegni assunti e dei tempi previsti negli accordi, ha assolto e adempiuto a quanto di sua competenza ed ha chiesto all'AdSP di chiarire - considerata la mole degli impegni finanziari in carico a LSCT per oltre 200 milioni di euro - l'inizio ed il termine previsto dei dragaggi e del relativo progetto ferroviario, che sono basilari, essenziali e necessari per il buon risultato degli accordi sottoscritti e che non vengono citati nell'atto di sottomissione, atto quest'ultimo necessario all'avvio delle fasi operative del progetto" termina la nota, decisamente stizzita, di Contship Italia.

Angelo Scorza

TERMINAL OPERATOR

Neri Depositi Costieri si allarga a Livorno

Il Deposito Costiero Oli Minerali 'ingloba' 16 serbatoi dell'adiacente area ex Carbochimica: la capacità aumenterà del 22,8%



Crescerà a breve la capacità di stoccaggio del Deposito Costiero Oli Minerali, uno degli impianti gestiti nel porto labronico da Neri Depositi Costieri, a sua volta divisione di Neri Group (che comprende, tra le molte altre, anche le attività di rimorchio portuale a Livorno).

Come riportato da *Staffetta Quotidiana*, infatti, la società ha sottoposto al Ministero dell'Ambiente, per una 'valutazione preliminare', [la documentazione relativa](#) al progetto di "modifica non sostanziale del Deposito Costiero Oli Minerali" che ne prevede un ampliamento della capacità di stoccaggio del 22,8%, rispetto al dato attuale.

Questo upgrade avverrà tramite l'annessione di 16 serbatoi già esistenti, e anch'essi - come quelli già operati dalla

controllata del gruppo Neri - dedicati allo stoccaggio e alla movimentazione di prodotti chimici, petrolchimici, biodiesel e oli minerali, che porteranno in 'dote' 22.250 metri cubi di capacità, i quali andranno ad aggiungersi ai 142.788 metri cubi di capacità attuale del sito, di cui già dispone Neri Depositi Costieri.

I serbatoi in questione sono ubicati su una porzione d'area del sito industriale denominato ex-Carbochimica, che - spiega il gruppo Neri nel documento depositato presso il Ministero dell'Ambiente - "fa capo ad un impianto già esistente e autorizzato, che prevede una futura gestione congiunta con la società Toscopetrol che è attualmente proprietaria dell'altra porzione di area".

Toscopetrol è una società partecipata dalla

stessa Neri Depositi Costieri, da Dalmare (gruppo D'Alesio), da Depositi Oli Costieri (D.O.C. Srl) e da Ecofuel, che già opera nello stoccaggio e nella movimentazione di prodotti chimici e petrolchimici. Nell'ambito di questa espansione, Neri Depositi Costieri ha anche ottenuto 3 nuove concessioni quadriennali nel porto di Livorno, approvate nei giorni scorsi dal Comitato di Gestione dello scalo labronico.

Le concessioni - ha spiegato l'AdSP in una nota - riguardano l'utilizzazione di superfici demaniali che si trovano presso la calata del Marzocco (8.690 mq per mantenere un deposito costiero) e presso il Canale Industriale (2.393 mq complessivi a cui si aggiungono altri 1.041 mq assegnati in regime di cointestazione con la società Toscopetrol per mantenere una banchina asservita al carico/scarico della merce).

F.B.



Interporto Toscano fra perdizione e salvezza (a spese del contribuente)

Il MEF fa saltare il piano di risanamento del 2016: la Regione pronta a intervenire con 30 milioni di euro per supportare MPS e liberare l'AdSP



La Regione Toscana ha deciso che l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci Spa di Livorno va salvata a tutti i costi o quasi.

A fine febbraio una delibera di Giunta ha infatti stabilito di predisporre una legge, da sottoporre al Consiglio, che disciplini l'acquisizione da parte della Regione (azionista al 23,5%) di due magazzini di Interporto, a un prezzo massimo di 23,8 milioni di euro oltre a IVA, ben più di quello che servirebbe per [comprarsi](#) l'intero Interporto CIM di Novara.

L'operazione è stata ideata, si evince dalla delibera, perché a settembre il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha eccepito il contrasto con la normativa sugli aiuti di Stato della proroga della fidejussione da 18 milioni di euro prestata dalla Regione sul più gravoso (16 milioni di euro su 55 di esposizione bancaria a fine 2017) dei mutui accessi da Interporto. Nel caso di specie presso MPS (che è anche azionista di maggioranza rela-

tiva di Interporto con oltre il 40% del capitale), con ulteriore garanzia ipotecaria data dai suddetti immobili (30mila mq in tutto).

Il problema è che la proroga della fidejussione al 2022 era uno dei due pilastri del [piano di risanamento](#) a carico dello Stato varato, con la regia della Regione nel 2016, per evitare un fallimento che avrebbe imbarazzato in primis MPS, creditore in buona parte di se stesso, essendo finanziatore e primo azionista della società. L'altro era l'iniezione di circa 10 milioni di euro da parte dell'Autorità di Sistema Portuale.

Come è noto, quest'ultima operazione è rimasta impantanata nelle more della cessione della maggioranza di Porto Livorno 2000 da cui AdSP avrebbe dovuto cavare le risorse necessarie. E l'intervento del MEF ha definitivamente spargliato le carte, aprendo l'emergenza. Il mutuo infatti, originariamente in scadenza nel 2016, era stato prorogato al febbraio 2019, data entro la quale

la proroga della fidejussione e l'iniezione di capitale dell'AdSP avrebbero dovuto porre le basi per un'ulteriore dilazione.

Saltati i presupposti, quindi, MPS a novembre ha fatto presente che Interporto non sarebbe stata in grado di ripagare a fine febbraio l'ultima rata (16,5 milioni di euro, trattandosi di mutuo bullet, cioè con intero rimborso di capitale alla posta finale) e, a inizio febbraio, ha avvertito la Regione dell'intenzione di escutere la fidejussione. Cosa che avrebbe portato l'ente a rivalersi immediatamente su Interporto, costringendo quest'ultimo, a quel punto, a portare i libri in Tribunale.

Il fallimento avrebbe a quel punto accelerato la vendita dei cespiti, compensando almeno in parte l'esborso della Regione. Che, invece, ha deciso di stanziare una cifra quasi doppia per comprarsi i due capannoni e, contestualmente, consentire soluzione del mutuo, estinzione dell'ipoteca, ripristino del capitale e pure conseguente liberazione dell'Autorità Portuale dai suoi impegni, divenuti sempre più tortuosi per la volontà dell'aggiudicatario di Porto Livorno 2000 di non pagare il pattuito avendo a suo dire l'ente non rispettato le condizioni iniziali del bando.

Vero è che il 2018 sarà il secondo esercizio in utile di Interporto, come ha confermato l'AD Bino Fulceri rivelando l'approvazione del preconsuntivo con utile di oltre 3 milioni di euro. Come è vero che tali risultati sono stati possibili grazie ad alcuni investimenti (servizio di pesa certificata, impianto per merce surgelata, etc.) ma soprattutto a una ritrovata appetibilità della struttura, evidenziata in particolare da alcune recenti operazioni: quella conclusa da Giorgio Gori, gruppo DHL (che nel 2018 ha acquisito 63mila mq

per oltre 5 milioni di euro, cominciando a realizzarvi un magazzino da 10mila mq), e quella *in fieri* di Toscana Pharma Valley, network di aziende farmaceutiche che sta valutando l'acquisizione di 120mila mq (95mila del gruppo Fremura, il resto di Interporto) per realizzarvi un deposito da 50mila mq per la distribuzione regionale.

Ma è proprio questa appetibilità a sollevare inevitabili interrogativi sulla "maggiore idoneità a preservare il patrimonio regionale, in un settore considerato strategico dal piano di razionalizzazione delle società", addotta dalla Regione per giustificare la scelta della "continuità aziendale".

A maggior ragione per il fatto che la cifra in ballo (tratta dalle stime bilancistiche della

stessa Interporto), al di là del complesso confronto col CIM di Novara, collima poco con le valutazioni rinvenibili nell'ultimo bollettino logistico prodotto dagli esperti di World Capital, dove si nota che il prezzo medio delle ultime transazioni di settore in Italia è stato decisamente inferiore (650€/mq) a quello (793€/mq) che la Regione è pronta a sborsare, peraltro in un mercato immobiliare, quello livornese, più 'basso' della media nazionale secondo lo stesso report.

Fermo restando che nulla esclude che il MEF eccepisca anche in questo scenario l'aiuto di Stato, anzi, il salvataggio di Interporto a carico del contribuente sarà anche strategico, ma resta da capire esattamente per chi.

Andrea Moizo



Garantire la sicurezza degli attraversamenti

Ispezioni e verifica dei passaggi cavi e tubi.

roxtec.com/it

Iplom parte con il bunker 0,5%: previste 500.000 tonnellate all'anno

Il grosso della produzione andrà via autobotte nei porti di Liguria, Toscana e Sud della Francia, ma una quota verrà esportata via nave verso altre destinazioni



L'entrata in vigore del sulphur cap – i nuovi limiti di zolfo per le emissioni della navi stabiliti dall'IMO – prevista per il 1° gennaio 2020 è sempre più vicina, e la raffineria Iplom di Busalla (Genova), [come annunciato](#), è pronta a fornire bunker a 0,5% di zolfo per rispondere alla nuova domanda degli armatori.

“Abbiamo già iniziato a effettuare le prime consegne, e stiamo già ricevendo altri ordini da chi sta stoccando il fuel low sulphur” spiega a Ship2Shore Giorgio Profumo, Presidente e Amministratore delegato di Iplom. “Abbiamo poi concluso accordi di fornitura che diventeranno effettivi dall'inizio del prossimo anno, quando saranno in vigore i nuovi limiti alle emissioni”.

Gli armatori – assicura Profumo – stanno

apprezzando la qualità del prodotto della raffineria di Busalla, “su cui noi siamo in grado di fornire maggiori garanzie rispetto a chi vende bunker proveniente da varie origini industriali non verificabili”.

Il target della Iplom è quello di arrivare a produrre 500.000 tonnellate all'anno di bunker a 0,5% di zolfo: “Sul totale, la maggior parte, circa 300.000 tonnellate, verrà distribuita nei porti di Genova, della Liguria e della Toscana, ma anche negli scali del Sud della Francia, via autobotte. La quota restante potrebbe invece essere esportata anche verso destinazioni più lontane, via nave”.

Modalità che Iplom già adotta per il bunker a 0,1% di zolfo, che la raffineria produce da tempo e che esporta verso il Nord Europa dove sono in vigore le aree

ECAs (in cui il limite di zolfo è appunto fissato allo 0,1%).

Questo dei carburanti navali low sulphur è infatti diventato uno dei segmenti su cui maggiormente l'azienda genovese sta puntando per sviluppare il suo business: “Ci stiamo specializzando nella produzione di bunker ‘green’, e stiamo investendo anche nei bitumi modificati” rivela infatti Profumo, che poi ribadisce il costante impegno “per il miglioramento tecnologico degli impianti, che è sempre un ‘must’ nel nostro settore, così come la sicurezza e la tutela dell'ambiente sono sempre fonte di nuovi investimenti”.

Per quanto riguarda invece l'attività dell'azienda nel suo complesso, “il triennio in corso è caratterizzato da buoni margini per la raffinazione, al netto di oscillazioni sempre più ‘nervose’ del prezzo del Brent”, ma la vera preoccupazione, secondo Profumo, viene dalla politica “tutta orientata a sostegno dell'elettrico. È impensabile che questa modalità possa ‘spiazzare’ il petrolio, ma le scelte politiche possono condizionare il sistema bancario”.

Riferendosi poi alla transizione energetica, il vertice di Iplom si dice convinto che “lo sviluppo di nuove fonti energetiche o il miglioramento di quelle esistenti è sempre stato, e sempre sarà, uno dei più efficaci stimoli per la ricerca. Nel nostro caso, ad esempio, ci ha portato ai citati bunker ‘green’. L'importante è saper cogliere le opportunità ogni volta che si presentano. Noi, per esempio, siamo stati tra i primi a recuperare la CO2, ma le scelte si possono fare quando c'è chiarezza normativa, mentre ora c'è grande confusione”.

Francesco Bottino

TRIBUNALE DI VENEZIA FALLIMENTO COSTA PETROLI S.R.L. (N. 161/2015)

*** § ***

GIUDICE DELEGATO: DOTT.SSA DANIELA BRUNI
CURATORE: DOTT. ANDREA MARTIN

AVVISO DI VENDITA A PROCEDURA COMPETITIVA SEMPLIFICATA - QUARTO ESPERIMENTO -

Il Curatore Dott. Andrea Martin, in esecuzione del progetto di liquidazione approvato dal Giudice Delegato, intende procedere alla vendita della seguente nave minore del tipo “bettolina per trasporto carburanti” facente parte dell'attivo fallimentare, corrispondente alla seguente descrizione:

Motocisterna denominata “S. LUCIA” iscritta al n. **CI 2947** del Registro Navi Minori e Galleggianti della Capitaneria di Porto di Chioggia, **T.S.L. 47,96**.

L'individuazione del compratore avverrà alle seguenti condizioni e modalità come indicate nell'ordinanza di vendita del G.D. del Tribunale di Venezia Dott.ssa Gabriella Zanon:

La selezione dell'acquirente e l'eventuale gara sono fissate per il giorno **6 maggio 2019 ad ore 12** presso lo studio del Curatore sito in Venezia Mestre, Via Rosa 9, al prezzo base di **€ 50.000 (cinquantamila Euro)**, così ribassato del 40,74% rispetto al prezzo di € 84.375 proposto in occasione del precedente esperimento di gara, con termine per la presentazione delle offerte in busta chiusa entro le **ore 12.00 del giorno 3 maggio 2019** presso lo studio del legale della procedura avvocato Cristiano Alessandri in Venezia, San Marco 3727/A, Calle della Mandola.

Il prezzo sopra indicato deve intendersi al netto di IVA qualora dovuta a termini di legge.

Le offerte dovranno essere presentate in busta chiusa con la sola indicazione esterna “Fallimento Costa Petroli S.r.l. – Vendita 06/05/2019” e corredate da un deposito cauzionale d'importo pari al 10% dell'offerta sotto forma di assegno circolare non trasferibile intestato a “Fallimento Costa Petroli S.r.l.”. In caso di più offerte si procederà immediatamente ad una gara, assumendo come prezzo base quello dell'offerta più alta e con aumenti in misura minima non inferiore ad Euro 5.000,00.

La vendita della bettolina avverrà alle condizioni “come sta e giace”, attualmente ormeggiata presso la Cantieri Navali Chioggia S.r.l., loc. Val da Rio, Chioggia, espressamente esclusa qualsiasi garanzia per vizi ed evizione, con facoltà per i concorrenti di prendere visione della perizia di stima richiedendone copia al seguente indirizzo di posta elettronica: guido@ssmsrl.it.

Il saldo del prezzo da parte del Compratore Selezionato, oltre ad IVA se dovuta a termini di legge e al netto del deposito già versato, dovrà essere effettuato entro 45 (quarantacinque) giorni dalla data di designazione, mediante assegno circolare intestato “Fallimento Costa Petroli S.r.l.” da far pervenire al Curatore entro il suddetto termine, oppure mediante bonifico sul conto corrente della procedura IT 41 V 02008 02009 000104790475, con valuta entro il medesimo termine.

Con il versamento del saldo, il Compratore Selezionato indicherà al Curatore un notaio di sua scelta, all'interno del distretto notariale di Venezia, per la stipulazione del contratto di vendita.

In caso di mancato pagamento del saldo da parte del Compratore Selezionato, costui decadrà da ogni diritto senza necessità di comunicazione o messa in mora ed il deposito cauzionale verrà incamerato dal Curatore a titolo di penale, salvo l'eventuale maggior danno.

'Low sulphur cap 2020': minacce e opportunità a 9 mesi dal via

Il fuel allo 0,5% di zolfo sarà disponibile quasi ovunque ma potrà porsi un problema di fornitura fisica del HFO. Paglia (banchero costa) ottimista su un possibile rialzo dei noli

Genova – A nove mesi dall'entrata in vigore della nuova normativa internazionale introdotta dall'IMO che imporrà alle navi l'utilizzo di carburante con un tenore di zolfo non superiore allo 0,5%, l'industria italiana dello shipping si interroga su quali potranno essere le questioni ancora da risolvere, su quanto peseranno economicamente queste misure e su come il mercato dei noli reagirà. Il tema è stato al centro del convegno intitolato "Low sulphur cap 2020 – The transition is now" organizzato a Genova dal Gruppo Giovani di Confitarma presieduto dal Giacomo Gavarone. Dagli interventi succedutisi è emerso che gli armatori hanno ormai tutti scelto la modalità per rispettare il nuovo limite imposto alle emissioni (gas naturale liquefatto, installazione di scrubber o utilizzo di carburante a basso tenore di zolfo), il nuovo bunker 'pulito' sarà disponibile, il prezzo dovrebbe essere in linea con il marine gasoil e la qualità dei carburanti soprattutto nei porti maggiori sarà 'garantita'. Ciò nonostante rimangono ancora dei punti interrogativi e soprattutto il timore di molti *claim* fra armatori e noleggiatori nei primi tempi. Dopo i saluti introduttivi del presidente di Confitarma, Mario Mattioli, il moderatore Eisben Poulsson, vertice dell'International Chamber of Shipping, ha dato la parola a Grant Hunter, capo del dipartimento *Contracts & Clauses* di BIMCO, che ha illustrato gli aspetti legati alla contrattualistica per i *time charter*, approfondendo in particolare la 'BIMCO compliance clause' e la 'BIMCO fuel transition clause'. Nessuna clausola contrattuale specifica al momento è prevista per gli scrubber. Il primo a entrare nel vivo delle questioni operative è stato Filippo Gavarone, vertice di



Crystal Pool, che ha ricordato come il gruppo Rimorchiatori Riuniti controlli attualmente tre navi bulk carrier classe Kamsarmax tutte impiegate con lo stesso noleggiatore e sulle quali è stato deciso di non installare gli scrubber, né di apportare modifiche tecniche particolari. "Avremo di fronte tre diversi scenari – ha detto Gavarone - perché per una nave scadrà prossimamente il contratto di noleggio e sul prossimo impiego inseriremo certamente la 'BIMCO fuel transition clause'. La seconda unità è fissata fino alla fine del 2020 e su questa non abbiamo inserito nessuna clausola specifica. La terza nave ci verrà riconsegnata dal *charterer* nell'ultimo trimestre del 2019 e in questo caso cercheremo di non trovarci proprio a inizio gennaio con le cisterne del bunker vuote". Particolarmente delicato è considerato il pas-

saggio dal bunker con il 3,5% di tenore di zolfo a quello con lo 0,5% perché sarà necessario svuotare e ripulire le cisterne, dunque armatore e noleggiatore saranno chiamati a pianificare attentamente e congiuntamente il momento migliore per fermare temporaneamente le navi le cui le stive di carico dovranno essere completamente vuote. "Per questo ci stiamo già da tempo confrontando con il *charterer*" ha detto Gavarone. Che poi, a proposito della disponibilità di fuel a basso tenore di zolfo ha aggiunto: "A quanto ci risulta sarà disponibile in molti porti in giro per il mondo ma la domanda è se l'offerta sarà in grado di soddisfare la domanda". In caso negativo Rimorchiatori Riuniti non avrà altra scelta che ripiegare temporaneamente sul marine gasoil. Guido Cardullo, Head of business deve-

loppment presso Fratelli Cosulich, dopo aver passato in rassegna i principali porti del mondo valutandone la disponibilità di *low sulphur fuel*, e affermando che sarà disponibile praticamente ovunque, ha posto un interrogativo su quanto e quale tipo di prodotto sarà disponibile. "Questa è la grande domanda in questo momento" ha spiegato. Anch'egli ha rassicurato il mercato affermando che "il bunker con 0,5% di tenore di zolfo sarà disponibile quasi ovunque e in quantità sufficiente. All'inizio magari servirà un po' di MGO per compensare il passaggio in massa dal carburante HFO a quello con 0,5% di tenore di zolfo".

Cardullo si è poi soffermato su un aspetto interessante e finora poco dibattuto, che riguarda soprattutto quegli armatori che hanno deciso di puntare sugli scrubber per le proprie navi rinfusiere. "Il fuel al 3,5% di zolfo sarà ancora disponibile, soprattutto nei maggiori porti mondiali, ma i pochi operatori che garantiscono la fornitura fisica del bunker impiegheranno le proprie barge soprattutto per l'approvvigionamento del bunker allo 0,5% di zolfo. Diciamo che il HFO peserà solo un 10% del business, dunque potrebbe porsi un tema di scarsità e di disponibilità di fornitura fisica tramite barge nei porti per le navi che hanno installato gli scrubber".

Un altro aspetto delicato, sollevato sempre da Cardullo, riguarda il de-bunkering perché dal mese di marzo del 2020 nessuna nave potrà avere a bordo carburante ad alto contenuto di zolfo "ma – ha spiegato ancora il manager di Fratelli Cosulich – ad esempio nel porto di Singapore si può scaricare solo il bunker acquistato a Singapore. E lo stesso vale per molti altri porti in giro per il mondo". Questo aspetto, dunque, lascia intravedere possibili criticità per l'operatività delle navi nel primo trimestre del 2020. A proposito infine del prezzo atteso del fuel 'pulito', Cardullo dice di aspettarsi un andamento simile al marine gasoil e in parallelo un significativo calo del prezzo del bunker al 3,5% dopo il prossimo gennaio.

Il punto di vista della raffinazione italiana

è stato portato da Pietro Profumo, trader di Iplom, uno degli stabilimenti produttivi alle spalle di Genova che [ha già iniziato la produzione di carburante](#) per le navi in linea con quanto previsto dalla nuova normativa IMO. "Il mercato da parte delle raffinerie è pronto, la produzione è iniziata. Il porto di Genova ad esempio avrà il prodotto dalla nostra raffineria ma anche da quelle di Treccate e di Sannazzaro" ha spiegato Profumo. Che poi, a proposito del prezzo del nuovo bunker, ha aggiunto: "Ad oggi il premio rispetto al HFO è di 40/50 dollari a tonnellata ma è arrivato anche a 108 dollari a seconda del particolare momento di mercato. Come raffineria vediamo la possibilità di ottenere buoni margini di guadagno da questa nuova produzione che ha richiesto però investimenti con un orizzonte temporale di lungo periodo, almeno decennale". Iplom comunque è a tutti gli effetti già pronta e organizzata, anche dal punto di vista logistico, per distribuire il prodotto.

In tema 'Low sulphur cap 2020' è mezzo pieno anche il bicchiere di Enrico Paglia, analista di mercato di banchero costa, che si è detto cautamente ottimista sull'impatto che la normativa in vigore dal prossimo 1 gennaio potrà avere sul mercato dei noli. "Nel breve è lecito attendersi un aumento del prezzo del bunker e in parallelo mi aspetto un generale rallentamento della velocità media di servizio delle navi. Un fattore questo – ha sottolineato Paglia – che contribuisce a ridurre l'offerta di stiva e conseguentemente a spingere verso l'alto i noli. A ciò si aggiunga il fatto che anche l'entrata in vigore dal prossimo settembre dell'obbligo di avere a bordo delle navi l'impianto per il trattamento delle acque di zavorra dovrebbe portare a una minore competitività delle navi più vecchie, quindi a un maggiore ricorso alle demolizioni". Ritorni interessanti, infine, sono attesi secondo Paglia in particolare per le navi cisterna Long Range 1 e 2 che trasporteranno volumi elevati di prodotti raffinati sulle rotte in uscita dal Medio Oriente.

Nicola Capuzzo

Saipem studia la cessione delle divisioni drilling

Tra le interessate a rilevare le attività, on e offshore, ci sarebbero Helmerich and Payne, Patterson-Uti, Pioneer Energy services, Transocean e Noble. Intanto il contractor di San Donato agguanta nuove commesse per perforazioni al largo di Norvegia e Medio Oriente



Dalla diretta interessata nessuna comunicazione al riguardo, ma secondo quanto riportato da *Bloomberg* Saipem starebbe trattando la cessione della sua business unit drilling, che comprende le attività di perforazione sia on sia offshore, attraverso negoziazioni separate. Secondo l'agenzia di stampa, l'azienda di San Donato non avrebbe tuttavia ancora preso una decisione definitiva riguardo al dossier, tanto che sul tavolo ci sarebbe anche la possibilità che non venga conclusa alcuna transazione. Il rumor ha comunque suscitato una certa attenzione a Piazza Affari, dove la società è quotata, con un rialzo del titolo che nella giornata di ieri (1 aprile, ndr) ha raggiunto il 2,33%.

Tra le potenziali interessate, ha riferito successivamente *MF*, ci sarebbero diverse società, tutte specializzate nel

segmento delle perforazioni, aperte a sviluppare alleanze e a "rivedere i propri assetti". La testata milanese ha citato in particolare i nomi delle statunitensi Helmerich and Payne, Patterson-Uti e Pioneer Energy services (queste ultime due attive solo a terra), e della svizzera Transocean, tra le società di cui Saipem starebbe sondando l'interesse. All'elenco viene poi aggiunta anche Noble Energy, pure statunitense, considerata un candidato ideale ma della quale si ricorda anche il forte indebitamento.

Tornando a Saipem, a essere maggiormente in difficoltà, come ricordato da *Bloomberg*, è in particolare la divisione offshore, in sofferenza dal 2014, che lo scorso anno ha anche scontato la parziale inattività delle piattaforme semisommergibili Scarabeo 5 e Scarabeo 8 (ferme rispettivamente per dodici e per cinque

mesi nel 2018), e per la quale lo stesso CEO Stefano Cao ha detto di non attendersi miglioramenti nel 2019.

Stando ai dati del bilancio preconsuntivo, nel 2018 precisamente la business unit Offshore Drilling ha generato ricavi per 465 milioni di euro (-24,1% sul 2017) e nello stesso periodo ha acquisito nuovi ordini per 234 milioni (erano 303 nel 2017), mentre l'*EBITDA adjusted* si è fermato a 226 milioni di euro (contro i 321 milioni di euro dell'anno precedente). Decisamente meglio è andata la business unit delle perforazioni onshore, che ha ottenuto ricavi per 501 milioni (erano 490 nel 2017) e nell'esercizio ha acquisito ordini per 245 milioni (126 nel 2017), con un *EBITDA adjusted* che ha toccato i 135 milioni di euro, dunque in miglioramento rispetto ai 109 milioni di euro del 2017.

StartMag ha raccolto le valutazioni di alcuni analisti finanziari che nonostante alcune differenze, concordano nell'assegnare alle due b.u. un valore di circa 2 miliardi di euro (1,9 secondo Equita, 2 secondo Kepler Cheuvreux).

Oltre alle due divisioni drilling, l'attività

di Saipem è strutturata nelle due business unit E&C (Engineering & Construction), on e offshore, e in quella chiamata *X Sight*, ancora in fase di startup, che offre consulenza ingegneristica su progetti ad alto valore tecnologico.

F.M.

Oltre 200 milioni dal drilling offshore per Saipem

A pochi giorni dall'emergere delle indiscrezioni che danno la sua divisione drilling in vendita, Saipem ha annunciato di essersi aggiudicata nuovi contratti di perforazione nell'offshore di Norvegia e Medio Oriente per un totale di oltre 200 milioni di dollari.

Un contratto è stato firmato con la tedesca Wintershall per la perforazione di 2 pozzi (più 2 opzionali), in continuità con precedenti incarichi, per operazioni in Norvegia, attività per la quale verrà uti-

lizzato lo Scarabeo 8, in grado di operare in ambienti difficili, in funzionamento indicativamente fino al secondo trimestre del 2020. L'azienda di San Donato ha poi ottenuto un nuovo contratto in Medio Oriente che prevede un prolungamento di quattro anni dell'uso del jack up Perro Negro 7, unità di perforazione auto-sollevante in grado di operare in acque profonde fino a 375 piedi. I lavori sono iniziati alla fine del primo trimestre del 2019.



Dalla Romagna arriva ancora un pieno di energia

L'industria Oil & Gas affronta con non-challance il processo di dismissione imposto dal Governo. Da Saipem ad ENI, a OMC 2019 Ravenna tracciate le nuove politiche energetiche 'al giusto mix'



Ravenna – Al Governo italiano – è bene precisare, non solo a quello attuale, ma anche al precedente - potranno non piacere le fonti fossili, tanto da averne decretato il bando progressivo.

Ma, a prescindere dal gradimento ricevuto da Palazzo Chigi, gli idrocarburi (petrolio e gas), [come anche il carbone](#), le fonti di approvvigionamento energetico tradizionali non mostrano alcuna volontà di abdicare totalmente al proprio ruolo storico di supporto all'economia nazionale.

E le relative industrie estrattive 'allargate' (coi reciproci indotti) continuano a molto più che a vivacchiare, ma anzi perseverano nel tirare abbastanza dritto per la propria strada, certamente mettendo in campo nuove configurazioni e sapendosi rinnovare nella formula e nelle vesti, anche per assecondare i dettami legislativi; ma senza

perdere troppi colpi, sino al punto addirittura di prosperare in determinati ambiti.

Se ne è avuta la riprova alla recente [OMC Offshore Mediterranean Conference di Ravenna](#) dove non solo numeri e fatti sembrano deporre a favore della tesi di un'industria che non accetta per nulla di essere etichettata come in crisi; ma anche i contenuti emersi dalla ricca 3-giorni romagnola recitano a favore di un settore oil & gas sicuramente rivisto nella versione 4.0 ma comunque 'vivo e vegeto'. E dove facevano quasi tenerezza a protestare quei '4 gatti' dei sostenitori manifestanti No-Triv di Legambiente, tenuti dalle forze di polizia a debita distanza dai padiglioni del Pala De André.

Ma sono davvero 'fedeli' le adesioni delle principali industrie energetiche agli obiettivi di contrasto al cambiamento climatico

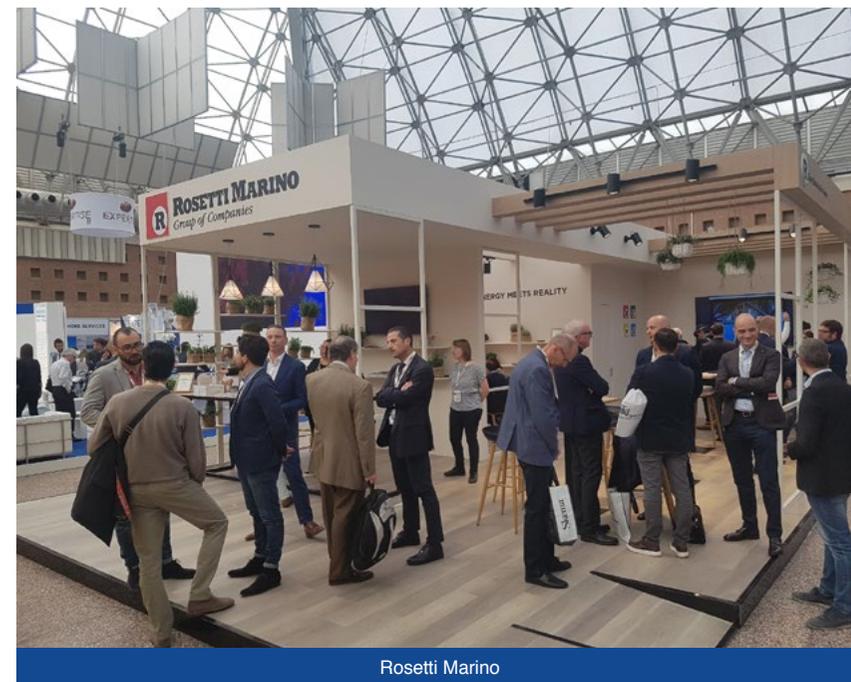
contenuti nell'accordo di Parigi?

Tra le compagnie del settore oil & gas le reazioni alla proposta di Piano Nazionale Energia e Clima sono state eterogenee.

Di certo la protesta è cavalcata a livello istituzionale.

All'OMC 2019 un incontro a porte chiuse tra il sindaco di Ravenna, Michele de Pascale (PD), e il sottosegretario all'energia, Davide Crippa (M5S), con oggetto il Piano delle Aree - la norma contenuta nel DL Semplificazione che impedisce la ricerca upstream - ha avuto una fumata nera come è stato descritto il volto del primo cittadino romagnolo al termine del colloquio.

Alla base dell'insoddisfazione del sindaco la confermata incompressibilità



Rosetti Marino

della moratoria (i 18 mesi restano tali) ma soprattutto l'incertezza, che fatalmente indurrà lo spostamento degli investimenti all'estero, come peraltro già in atto, poiché il dogma dell'esecutivo giallo-verde pare essere: "non si deve produrre il gas ma

solo importarlo" è stata la deludente sintesi delle idee del rappresentante di Roma, che pure a Ravenna ha annunciato di volere organizzare un incontro tra rappresentanti degli stakeholder finalizzato ad ascoltare il loro punto di vista per giungere alla strategia migliore.

Il Piano, insieme al decreto decommissioning, curerà la riconversione delle piattaforme che andranno dismesse determinando i paletti dell'attività di prospezione e ricerca degli idrocarburi; il Decreto Fer 2 a sua volta adotterà incentivi per la riconversione alle rinnovabili marine, in un'ottica di programmazione e di scenario al 2030 e a tendere al 2050.

Rappresentando la stessa corrente politica di Crippa, la vice ministra MISE Laura Castelli ha ribadito l'intenzione di mettere in atto al più presto la decarbonizzazione dell'economia per promuovere una nuova politica energetica nazionale tesa ad assicurare il minor impatto possibile sull'ambiente, supporti la crescita econo-



Eni

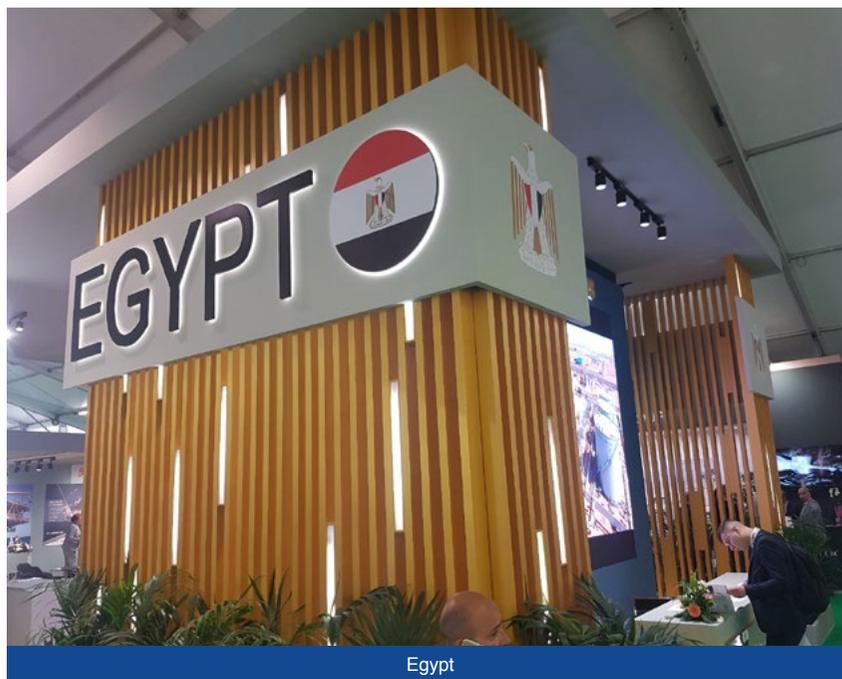
segue da pag. 19

mica e garantisca un costo dell'energia il più basso possibile con certezza degli approvvigionamenti.

In realtà il Governo a parole dice di essere consapevole che bisognerà trovare un percorso comune fra tutti gli attori per ridefinire in maniera strategica la politica energetica nazionale e internazionale con altri paesi produttori di petrolio e gas, e quindi trovare il giusto equilibrio tra crescita economica, sviluppo industriale e sostenibilità sociale. "Cercheremo insieme agli stakeholder soluzioni possibili per realizzare un ecosistema virtuoso senza cadere in facili ideologismi distanti dalla soluzione dei problemi, consci che senza l'energia di origine fossile (petrolio, carbone e gas naturale) la nostra vita quotidiana sarebbe profondamente diversa".

Sarà una promessa mantenuta?

Castelli ha sottolineato la centralità del Mediterraneo, che giocherà un ruolo cardine delle politiche nazionali, non solo come hub naturale del gas, per l'esportazione in Europa e negli altri mercati del Mediterraneo, ma anche per via della



Egypt

domanda sempre più crescente di trasporto.

"Sarà necessario creare un ponte coi paesi produttori di petrolio e mettere a punto

una linea comune assegnando un nuovo ruolo strategico dell'Italia nel palcoscenico internazionale attraverso una strategia di più ampio respiro volta a migliorare la cooperazione tra i diversi sistemi industriali e sviluppare esempi di laboratori di sostenibilità ambientale nei Paesi produttori di petrolio e gas".

Intanto, come detto, le grandi corporation energetiche fanno bene i loro conti. Stefano Cao, CEO di Saipem, ha confermato che l'azienda sarà coerente nel percorrere una strada nuova che si articola in alcuni capisaldi: GNL, decommissioning, rinnovabili e infrastrutture, alla ricerca di nuovi orizzonti geografici, partendo da quell'East Med indicato come area di potenziali nuove opportunità.

"L'area del Mediterraneo Orientale tra le coste della Grecia, Cipro, Libano, Israele ed Egitto ha un ruolo strategico a seguito delle significative scoperte di gas degli ultimi anni, che sarà destinato sia al mercato interno che all'esportazione nei paesi limitrofi ed europei, determinando un significativo aumento nella creazione di

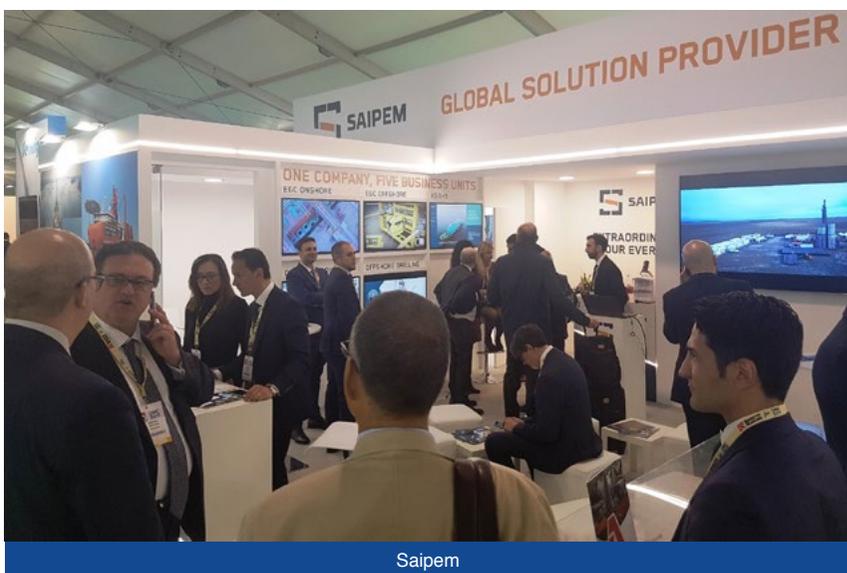
nuove infrastrutture di trasporto del gas". In particolare è il paese degli antichi faraoni a catturare l'attenzione: grazie alla scoperta del massiccio giacimento di gas Zohr, il maggiore del Mediterraneo orientale, l'Egitto ha una grande opportunità e culla l'ambizione legittima di trasformarsi nel centro del gas della regione; la domanda di gas cresce molto più veloce di quella del petrolio o del carbone, e in futuro il GNL giocherà un ruolo dominante nella guida della transizione come la commodity che ci permetterà di passare a un'era a basse emissioni di carbonio. Dunque Zohr rappresenta un esempio di grande successo sia per Saipem che per il cliente" ha spiegato l'amministratore delegato della società milanese, che sarà inoltre coinvolta in progetti di trasporto del gas, tra cui East Med, assai sfidante sia in termini di lunghezza (1.900 km) che di profondità (3.000 metri), che prevede il trasporto di gas dai campi del Mediterraneo Orientale a Cipro, Creta, Grecia e Italia per connettersi alla rete di distribuzione europea attraverso il gasdotto Posei-

don.

La società dell'orbita ENI è inoltre interessata a progetti di trasporto alternativi che riguardano il processo di liquefazione e rigassificazione del gas e lo sviluppo di nuovi giacimenti di gas offshore scoperti di recente.

"La transizione in corso porterà a un nuovo mix energetico, in cui il gas e le fonti rinnovabili avranno un ruolo sempre più importante e saranno necessarie nuove soluzioni per rendere la produzione di combustibili fossili sempre più sostenibile. Saipem si sta concentrando sul gas naturale liquefatto; per compensare il rallentamento dei contratti petroliferi, intendiamo rafforzare le competenze in settori quali il decommissioning, le energie rinnovabili e le infrastrutture" ha aggiunto Cao. "I principali campi di studio e sviluppo sono l'energia rinnovabile e lo stoccaggio di energia, l'uso sostenibile dei combustibili fossili tradizionali (comprese le nuove configurazioni ibride), lo sfruttamento del gas naturale e la gestione dell'intera catena di produzione di CO2.

segue a pag. 21



Saipem



ROCA

segue da pag.20

Intendiamo aumentare la presenza nei mercati a bassa emissione di CO₂, come l'eolico offshore, la conversione di biomassa, il solare a concentrazione e la geotermica, e stiamo perseguendo soluzioni innovative in settori emergenti come l'eolico d'alta quota (sia onshore che offshore) e le emergenti energie marine da onde e correnti. Nel prossimo decennio l'energia pulita col gas rappresenteranno il 50-60% del portafoglio. Gli investimenti nello sviluppo di nuove tecnologie, insieme alla flotta, ci consentono di continuare a offrire ai clienti una gamma diversificata di soluzioni col modello di Global Solution Provider, supportando i clienti nella transizione energetica e per l'intero ciclo di vita di un impianto, dallo sviluppo alla dismissione passando per la gestione".

Nei giorni della kermesse romagnola ENI ha presentato il piano di trasformazione digitale che intende impiegare la digita-

lizzazione come acceleratore del modello integrato di crescita sostenibile.

"La sensoristica, la disponibilità di una grande mole di dati e la capacità di elaborarli in modo estremamente potente hanno permesso di sviluppare nuove tecnologie, a partire da quelle legate all'Intelligenza Artificiale, con potenzialità enormi, per sostenere le attività operative portando benefici in ambito sicurezza, asset integrity, ambiente ed efficienza operativa.

Il Centro Olio Val d'Agri (Cova) di Vigevano (Potenza) in Basilicata è stato scelto per diventare la prima Lighthouse nel mondo ENI, integralmente digitalizzata con tecnologie più innovative.

All'appuntamento biennale di Ravenna, ENI ha pure annunciato di avere avviato con successo l'unità di produzione Inertial Sea Wave Energy Converter (ISWEC) per produrre energia dalle onde, adattandosi anche alle differenti condizioni del mare



Rana, Sogeco

per garantire un'elevata continuità produttiva.

L'impianto pilota, installato nell'offshore di Ravenna, è integrato in un sistema ibrido 'smart grid' unico al mondo composto da fotovoltaico e sistema di stoccaggio energetico, ed ha raggiunto un picco di potenza di 51 kW pari al 103% della capacità nominale, mostrandosi tecnologia ideale per l'alimentazione di asset offshore di medie e grandi dimensioni; in futuro tale soluzione consentirà ad ENI di convertire piattaforme offshore mature in hub per la generazione di energia rinnovabile.

Secondo l'IEA International Energy Agency, lo sfruttamento delle correnti marine e delle onde marine potrebbe arrivare a contribuire al 50% della domanda mondiale di energia elettrica nel 2050. Ma intanto il Mediterraneo offre giacimenti naturali ricchissimi di gas (11 mila miliardi di metri cubi di metano e 1,7 miliardi di barili di petrolio). Lo ribadiscono i ministri dei dicasteri di riferimento di Egitto, Libia, Libano, confermando che - almeno nei loro paesi - l'upstream tradizionale continuerà a giocare la parte del leone nell'attrazione di investimenti rispetto alle rinnovabili solare ed eolica.

Lo insegna per l'appunto la stessa ENI, che porta ad esempio la pacifica convivenza tra estrazione di idrocarburi e territorio romagnolo, dove le 40 piattaforme al largo dei Lidi (22% della produzione italiana di gas), coabitano senza disturbarsi con l'ecosistema locale, l'agricoltura, gli stabili-

menti balneari (con tanto di bandiere blu) e le oasi naturalistiche a disposizione di un turismo proveniente da fuori stabilmente issato a livelli quantitativi elevati.

Il 'Cane a 6 zampe' guidato dall'AD Claudio Descalzi conferma la volontà di puntare alla priorità strategica della decarbonizzazione, su cui investire 1 miliardo di euro entro il 2022 in progetti di economia circolare per raggiungere l'obiettivo di 'zero emissioni' nette al 2030. L'upstream assorbirà oltre tre quarti degli investimenti complessivi e permetterà una produzione in crescita del 3,5% l'anno grazie al mix tra ramp-up e avvio di nuovi progetti, con 660 mila barili al giorno nel 2022 e 290 mila barili di olio equivalente al giorno entro il 2022 dall'espansione di campi esistenti.

Nello sviluppo del GNL, il gruppo romano stima 14 milioni di tonnellate per anno di volumi contrattualizzati nel 2022 e 16 milioni entro il 2025.

Nella raffinazione e chimica Versalis conta un aumento della capacità di raffinazione del 40% entro il 2022 grazie all'operazione recente negli Emirati Arabi Uniti, all'avvio dell'impianto di Gela e alla seconda fase di Venezia che consentiranno 1 milione di tonnellate l'anno di 'raffinazione verde'.

A livello fieristico, all'OMC 2019 si è registrato un pieno successo: 23.500 visitatori contro i 21 mila del 2017.

Bene anche gli espositori, ben 634.

Ma è mancato per la prima volta lo stand di Total, compagnia petrolifera francese

che gestisce il giacimento di Tempa Rossa in Basilicata; e anche dell'altra major company, l'angolo-olandese Shell.

Vistoso l'esordio per China Merchants Group, colosso cinese della cantieristica che ha cominciato ad investire in Italia acquisendo nel giugno 2018 un presidio proprio a Ravenna, con l'obiettivo dichiarato di costituire un hub dell'ingegneria navale e dell'Oil & Gas attraverso la controllata CMIT China Merchant Industry Technology Europe, guidata dall'amministratore delegato Stefano Schiavo.

Schierata al gran completo l'industria locale affiliata al ROCA Ravenna Offshore Contractors Association fondata nel 1992, tra cui in risalto (ma non tutti gli associati erano con propri stand): Micoperi, Rosetti Marino, F.lli Righini, Bonatti, Fiore, Bambini, CTS, Ravenna Cargo, SGS, Secomar-Petrokan e Rana, quest'ultimo con stand all'aperto provvisto di container abitativo fianco a fianco a quello di uno specialista delle container solutions quale SOGECO. Fra gli altri big, Edison, Prysmian, Tenaaris, Severstal, e poi le società di classificazione e certificazione industriale RINA, DNV-GL, BV, Lloyd's Register. Il registro navale italiano ha riproposto RINACube, la piattaforma per l'applicazione strategica dei dati.

E poi Alioto, Cometto, Hempel, Trelleborg, Ardent, Castalia, MacPort-Liebherr, banchero costa, Cimolai, Consilium, Nord Est Group, MTU, Pietro Fiorentini, CGT, Emerson.

Da notare, infine, la presenza dell'espositore tedesco Dräger, con le sue soluzioni sempre 'un passo avanti' in materia di rilevazione, protezione, salvataggio e fuga.

Angelo Scorza



CMIT Europe



Evangelisti: “Pubblico e privato collaborino per consolidare la filiera italiana del GNL”

Per il numero uno di Gas and Heat è necessario puntare su un settore che ha grandi potenzialità: “Fincantieri ha molte navi a gas in portafoglio, spero che sceglieranno fornitori connazionali”

Lo small scale GNL è partito anche in Italia, dove lavorano alcune vere e proprie eccellenze del settore del gas liquefatto, un patrimonio che andrebbe sfruttato tutelando e incentivando lo sviluppo di una filiera dedicata, la cui crescita avrebbe ricadute positive su tutto il sistema economico tricolore.

Ne è fermamente convinto Claudio Evangelisti, Amministratore delegato di Gas and Heat, società livornese che ha fatto del GNL, e in particolare dell'impiantistica dedicata allo stoccaggio del gas naturale liquefatto, il suo core business, dedicandosi a questo segmento fin dalla sua nascita, almeno in Italia.

“Abbiamo iniziato a lavorare fin da subito sulle applicazioni per il GNL, realizzando per esempio i due serbatoi del [traghetto Gauthier](#), il primo traghetto ad alimentazione ibrida costruito in Italia da Fincantieri (a Castellammare di Stabia), per conto della compagnia canadese Société des traversiers du Québec”. Prima commessa in ambito GNL per l'azienda livornese, che ha poi consolidato la sua presenza in questo filone di business [con altri](#) due ordini [per serbatoi](#) destinati a navi dell'armatore (anche questo canadese) Transport Desgagnés,

costruite dal cantiere turco Besiktas. Gas and Heat è quindi sbarcata a terra, per operare come general contractor del progetto Higas (società controllata dall'armatore norvegese Stolt-Nielsen e partecipata dalla stessa Gas and Heat), che prevede la realizzazione di un hub per il gas naturale liquefatto [nel porto](#)



Claudio Evangelisti (a destra) insieme ad Andrew Pickering, CEO di Avenir LNG

[sardo di Oristano](#): “I lavori stanno procedendo nei tempi – assicura Evangelisti – e proprio in questi giorni sono iniziati gli interventi in muratura per la costruzione dei serbatoi. Il primo dovrebbe essere pronto entro la fine di aprile, mentre posso confermare che l'impianto inizierà ad operare come previsto verso la fine del primo semestre 2020”.

Attività che procede parallelamente a

quella di fornitura di componentistica navale: “Stiamo [realizzando i serbatoi](#) per le bettoline a GNL che Avenir LNG, la joint-venture armatoriale recentemente costituita da Stolt-Nielsen insieme ad altri due ‘big’ come Golar LNG e Hoegh LNG Holding, ha [commissionato al cantiere Keppel](#) di Singapore, una delle quali (al momento [sono in tutto 4](#) le navi ordinate) opererà proprio a servizio dell'hub di Oristano. Il primo manufatto è già [salpato da Livorno](#) e dovrebbe raggiungere la sua destinazione (Keppel Nantong Shipyard, in Cina) in questi giorni”.

Forte di questa esperienza ormai consolidata, Gas and Heat guarda ora al gran numero di unità ad alimentazione ibrida che Fincantieri, “un'eccezione riconosciuta a livello mondiale nella costruzione di navi da crociera”, ha in portafoglio, augurandosi che le prossime scelte, in materia di forniture per tutte queste newbuilding a gas (la doppia commessa [appena confermata da Princess Cruises](#), brand del gruppo Carnival, è solo l'ultima in ordine temporale), “possano contribuire a consolidare una filiera italiana del GNL, che vada dai serbatoi, alle valvole e a tutte le altre componenti, e che possa davvero supportare la tendenza, ormai



I lavori di costruzione dell'hub Higas di Oristano

sempre solida, all'utilizzo del gas naturale liquefatto come carburante navale”. In questo scenario, secondo Evangelisti, sarebbe ovviamente auspicabile anche un intervento diretto da parte delle istituzioni: “Lo sviluppo di una filiera italiana del GNL avrebbe effettivi positivi su tutto il tessuto economico nazionale. Per sostenerla sarebbe importante che si diffondesse la consapevolezza del ruolo che questo settore potrebbe svolgere, se adeguatamente sostenuto e presidiato per mezzo di una collaborazione costruttiva tra soggetti pubblici ed operatori privati”. La sensibilità auspicata dal numero uno di Gas and Heat verso la filiera del gas naturale liquefatto sembra effettivamente essere entrata nella *forma mentis* del Governo, i cui rappresentanti Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e Davide Crippa, Sottosegretario allo Sviluppo Economico, in occasione del recente [LNG Summit svoltosi a Livorno](#), hanno entrambi ribadito il ruolo fondamentale del gas nel processo di transizione energetica e, in tale conte-

sto, l'importanza del GNL come carburante sostenibile per navi e mezzi pesanti nonché come strumento per incrementare la flessibilità degli approvvigionamenti nazionali.

Bene quindi l'attenzione dimostrata dall'esecutivo italiano, che però, secondo Evangelisti, sarebbe ancor più efficace se accompagnata da un intervento deciso dell'Unione Europea: “In passato Bruxelles ha garantito ingenti finanziamenti per favorire la diffusione del GNL nelle aree ECAs (quelle dove, dal 2015, è in vigore il limite dello 0,1% di zolfo per le emissioni navali; *ndr*), mentre al momento non sembra prevedere agevolazioni dello stesso tipo per accompagnare l'entrata in vigore del sulphur cap dello 0,5% stabilito dall'IMO, che diventerà effettivo a partire dal 1° gennaio 2020. Speriamo che, dopo le elezioni europee di maggio prossimo, il nuovo Parlamento di Strasburgo decida di affrontare anche questo tema” conclude l'Amministratore delegato di Gas and Heat.

Francesco Bottino

Fincantieri pensa all'Arsenale di Venezia per il refitting dei grandi yacht

Rivelato dal Comune un progetto da 40 milioni di euro per riportare le riparazioni navali nella storica struttura della Serenissima



Bocche cucite in Fincantieri, ma, come ha spiegato il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro presentando il prossimo Salone Nautico della Serenissima, c'è l'azienda navalmeccanica di Stato al centro di un progetto mirato a riportare all'attività l'area nord dell'Arsenale, cantiere storicamente di produzione ma in un passato più recente attivo nel settore delle riparazioni.

Nella seconda metà del Novecento sull'area operò anche Italcantieri, antesignana di Fincantieri, ma verso la metà degli anni Novanta le attività di refitting furono via via dismesse. L'Arsenale cominciò allora a legare la propria storia, da lì in poi non fortunatissima, al progetto del Mose e al Consorzio Venezia Nuova, arrivando da ultimo a essere individuato come sito per le manutenzioni future delle paratoie del sistema di regolazione delle acque della Laguna.

Attività che però, recentemente, il Provve-

ditore alle Opere Pubbliche del Triveneto ha deciso di spostare a Marghera. Da cui l'idea di riconvertire le aree a rimessaggio e refitting per yacht e il progetto menzionato da Brugnaro, che sarebbe stato sottoposto già da qualche mese a Comune, Provveditorato (titolari delle aree in questione) e Regione (potenzialmente coinvolta).

Qualche dettaglio è stato nei giorni seguenti svelato da *La Nuova Venezia*. La società proponente dovrebbe essere costituita per il 50% da Fincantieri e Thetis (controllata di CVN) paritariamente, per l'altra metà da Comune e Regione. L'investimento per riattare piazzali, edifici e, presumibilmente, i due bacini di carenaggio (60x20 e 250x32 metri, con capacità di 20.000 e 75.000 dwt) sarebbe di circa 40 milioni di euro. Sugli oltre 2 chilometri di banchine dovrebbero poter trovare spazio per l'ormeggio oltre 80 yacht fino a 40 metri di lunghezza, mentre a

regime si prevede un flusso d'attività capace di generare 240 posti di lavoro e circa 30 milioni di euro annui di fatturato.

Per Fincantieri, inoltre, l'operazione rappresenterebbe in alto Adriatico il complemento a quanto in atto in alto Tirreno. Il polo veneziano, infatti, integrerebbe ciò che già fa lo stabilimento triestino in ambito nautico, così come la partecipazione di Fincantieri all'ATI (con Amico e GIN) in corsa per la gestione dei bacini di carenaggio genovesi e quella nella stessa GIN - Genova Industrie Navali costituiscono (anche) un potenziamento delle attività dedicate agli yacht svolte a Muggiano (La Spezia). "In un'ottica di continuo sviluppo, certamente esploriamo ogni attività, contigua ai nostri business, che possa portare lavoro e redditività" è l'unico commento rilasciato dall'azienda di Trieste.

A.M.

Windstar avvia il suo programma di allungamento firmato Fincantieri

I tre tronconi saranno costruiti a Trieste, mentre l'assemblaggio delle nuove sezioni sarà effettuato a Palermo

Ha preso il via a Trieste il piano di allungamento delle tre navi di Windstar Cruises, ribattezzato Star Plus, che era [stato annunciato dalla compagnia alla fine dello scorso anno](#). Il programma è iniziato con il taglio della prima lamiera delle nuove sezioni, che ha avuto luogo nell'Arsenale Triestino San Marco di Fincantieri, dove i tre tronconi (destinati alla Star Breeze, Star Legend e Star Pride) saranno costruiti. La fase finale di assemblaggio, che comincerà nel mese di ottobre con la Star Breeze, sarà eseguita invece a Palermo, stabilimento del gruppo ormai specializzato in questo genere di attività, e si concluderà con la partenza della Star Pride, prevista nel novembre 2020.

Circa 250 milioni di dollari il valore complessivo dell'intervento, che oltre all'allungamento - intervento che porterà le navi a 'crescere' di 25 metri (e a poter ospitare 312 passeggeri), comprenderà anche la sostituzione dell'apparato motore delle tre navi. "Non si tratta solo di tagliare una nave a metà e renderla più grande. Stiamo anche sostituendo i motori e il "back of

house" (il 'dietro le quinte', ndr), in modo che queste navi mantengano la promessa di accedere ai porti più piccoli e agli itinerari speciali con minore impatto ambientale per le generazioni a venire" ha commentato John Gunner, Vice President Expansion



Projects di Windstar, che ha preso parte alla cerimonia.

Andrew Toso, responsabile Ship Repair & Conversion della Divisione Services di Fincantieri, ha aggiunto: "Siamo molto orgogliosi che Windstar, un nuovo prestigioso cliente per la nostra azienda, ci abbia scelto per questi lavori strategici che richiederanno un altissimo livello di competenza ingegneristica e gestione dei progetti".

Royal Caribbean si affida a Simwave per garantire crociere senza imprevisti

I 59 simulatori dell'azienda di training olandese sono stati scelti per la formazione di 500 unità della compagnia di crociera americana

Rotterdam - Il recente incidente della nave da crociera Viking Sky della Viking Ocean Cruises nelle acque norvegesi rende ancor più determinante la preparazione degli equipaggi da crociera, a fronte del «massiccio incremento» che il settore crocieristico si aspetta per i prossimi anni, come concordano nel dire Gregory Purdy e Patrick Dahlgren, senior vice president nell'ambito delle marine operations, di Royal Caribbean.

E personale avviato a corsi di formazione, ancor più ove tale formazione non è richiesta dalla normativa di settore, «rende più motivato il personale e rende noi più competitivi», come riconoscono Dahlgren e Tracy Murrell, vice president maritime safety, environment & health della compagnia americana.

Da qui, dopo una ricognizione delle proprie procedure di formazione, la scelta di avviare una collaborazione con l'olandese

Simwave, nata nello scorso aprile a Barendrecht (Rotterdam) dall'idea, illustrata dal managing director Marcel Kind, di coniugare il capitale organizzativo con quello umano per assicurare la piena produttività di tutti i fattori: «Negli ultimi 20 anni abbiamo osservato uno sviluppo degli investimenti nella tecnologia a fronte del quale occorre sviluppare l'elemento umano».

Su un'area di 5.000 metri quadri, Simwave ha quindi sviluppato un centro con 59 simulatori, attraverso i quali fornisce formazione per gestione del ponte di comando, gestione della sala macchina (i simulatori sono in grado di riprodurre una settantina di imbarcazioni e relativi sistemi di propulsione), dynamic position, manovre (lungo i fiumi, tra i ghiacci, tra isolette tropicali, ad esempio), rifornimento, handling, comunicazioni, nonché servizi di team building, di valutazione del personale ai fini della carriera aziendale e di collaborazione con autorità portuali.

Qualche decina le compagnie marittime - attive non solo in ambito crocieristico (tra i clienti figura anche Shell) - che hanno fornito un migliaio di 'alunni' nel primo anno di attività di Simwave.

Il centro olandese si avvale di una dozzina di istruttori in-house e altri 20-30 esterni attraverso i quali - sulla base di un programma concordato preventivamente - impartisce corsi (da 1 a 5 giorni), per classi ottimali di 8 elementi, tutte sotto la supervisione di una briefing room, per una

massimo di 8 ore al giorno (al termine a ciascun partecipante viene data una valutazione).

Fino a 10 le classi sottoposte finora a formazione in una medesima giornata di training; la struttura offre la possibilità di connettere tra loro più simulatori, così da fornire al cliente una valutazione della gestione in simultanea di tutti gli aspetti della nave (simulazioni coordinate tra vari reparti con più di 40 alunni non sono tuttavia particolarmente consigliate da

Simwave).

E, tramite un team in Vietnam, è in grado di riprodurre qualsiasi nave (previa fornitura delle specifiche tecniche da parte del cliente), porto (i dati in questo caso vengono chiesti alle autorità portuali), condizione metereologica (alcuni simulatori riescono a dare la sensazione dell'ondeggiare del mare) e situazione (compresi naufragio, incendio, evacuazione). Tre mesi il tempo occorrente per configurare sui simulatori una specifica nave reale (un

segue a pag.25



Patrick Dahlgren, Tracy Murrell, Marcel Kind, Gregory Purdy



PROJECT CARGO

Tandem labronico a braccetto sul project cargo

Specializzazione continua del terminal Lorenzini & C. di Livorno nel settore del sollevamento eccezionale con l'imbarco di due imponenti serbatoi di carburante progettati e realizzati da Gas and Heat



segue da pag.24

modello della Ovation of the Seas fa bella mostra di sé all'ingresso del centro olandese).

Simwave fornisce anche una soluzione più economica tramite simulazioni standard dei vari tipi di imbarcazioni (dallo yacht al tanker).

Partner da gennaio di Simwave, Royal Caribbean non è l'unica compagnia di crociera ad avvalersi dell'azienda olandese - ma "la sicurezza non è terreno di competizione", semmai di collaborazione, assicura Purdy - e nel corso del 2019 avvierà verso il centro olandese 400-500 unità in servizio sulle oltre 60 navi che gestisce (anche il personale di Silversea, acquisita nel 2018, sarà coinvolto).

Gestione del ponte di comando e della sala macchine i corsi di formazione più

gettonati da parte della compagnia con sede a Miami, il management aziendale tiene molto a formare i propri equipaggi (a gran parte dei quali la location europea del centro offre la chance di fare training prima o dopo periodi di riposo a casa).

L'attenzione è focalizzata soprattutto sulla preparazione del personale relativa agli aspetti più tecnici delle proprie imbarcazioni (per 'buon gusto', l'incidente della Viking Sky non viene mai nominato, ma si sente aleggiare nelle parole dei manager) e i risultati conseguiti finora appaiono, anche alla luce di un sondaggio interno tra quanti sono già stati a Barendrecht, tanto confortanti da indurre il management ad affermare: "Vogliamo essere una scelta per chi lavora nel settore delle crociere".

Carlo Sala

Continua la specializzazione del terminal Lorenzini di Livorno nel settore del project cargo.

La società - parte della galassia del Gruppo MSC, che la scorsa estate ha innalzato la sua quota al 50% - ha completato nell'ultimo scorcio di marzo l'imbarco di due imponenti serbatoi di carburante progettati e realizzati da Gas and Heat, prestigiosa azienda del settore sita tra le province di Livorno e Pisa, che ha scelto la expertise di Lorenzini & C. Srl per portare a compimento l'ardito progetto di carico.

I due tank, che andranno a formare il sistema di carico e contenimento di carburante a GNL di navi in costruzione a Singapore, hanno un peso superiore alle 350 tonnellate ciascuno e 40 metri di lunghezza.



Trasportati via chiatte fino al terminal, hanno attraversato il canale dei Navicelli e oltrepassato le porte Vinciane che permettono l'accesso alla Darsena grazie ad una operazione di logistica integrata e alla collaborazione continua tra tutti i player coinvolti.

Le fasi di imbarco su una nave specializzata della compagnia Chipolbrok, una joint-venture sino-polacca molto consolidata in ambito di trasporto di project cargo, sono durate tre giorni, supervisionate continuamente dal personale del Terminal. Il rizzaggio e la stabilizzazione del carico hanno richiesto grande professionalità e lavorazioni anche in quota, svolte nel

totale rispetto delle normative sulla sicurezza del lavoro.

Un'altra 'perla' operativa inanellata nella collana del terminal operator labronico, che nel 2018 aveva già movimentato oltre 120.000m3 di merce varia, continuando a rappresentare la realtà multipurpose più importante del porto di Livorno.

Già nelle prossime settimane Lorenzini riceverà al proprio terminal al Porto Industriale 25.000m3 di merce che andranno ad aggiungersi alle navi già schedulate, così permettendo di superare le previsioni di crescita e i volumi dell'anno precedente, a parità di trimestre.

A.S.

Il MIT promette 120 milioni extra all'autotrasporto

A latere della ripartizione dei 240 milioni strutturali le rassicurazioni di Toninelli e Rixi per placare le diverse anime della categoria. Ma ad Anita non bastano

Come tutti gli anni a monte e a valle della decisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla ripartizione dei fondi strutturali destinati all'autotrasporto (240 milioni di euro) si sono consumate le polemiche e le stilette fra associazioni di settore.

Era stata la puntuta penna del vicepresidente di Confrapporto Paolo Uggè ad aprire le ostilità, biasimando l'opposizione che le confederazioni artigiane (CNA Fita e Confartigianato Trasporti in testa) avevano sollevato contro una prima proposta di riparto elaborata dal direttore generale del MIT Vincenzo Cinelli, 'rea' di non premiare adeguatamente la voce "deduzioni forfettarie".

Un'opposizione che ha in effetti convinto il Ministero ad una seconda proposta, poi passata. Dei 240 milioni, 140 serviranno al rimborso dei pedaggi autostradali, 70 per le deduzioni forfettarie, 25 per gli investimenti e 5 per la formazione. Una proposta di compromesso che, come tutti i compromessi, nella nuova destinazione da cui si partiva di 30 milioni di euro 'recuperati' dalle voci relative al "sistema sanitario nazionale (cancellata), formazione (-5 milioni), investimenti (-5 milioni) contiene luci e ombre per tutti, salvo la confindustriale Anita, apertamente insoddisfatta.

Gli artigiani, infatti, hanno lodato lo 'sforzo' sulle deduzioni forfettarie, anche

perché, hanno riportato i diversi partecipanti all'incontro avvenuto fra MIT e associazioni, è stato assicurato dal Vice Capo di Gabinetto del Ministro dei Trasporti Maria Teresa Di Matteo che "per le spese non documentate saranno aggiunti ulteriori 20 mln di euro (in modo tale da garantire gli importi dello scorso anno),



grazie ad una norma che sarà inserita in uno dei provvedimenti legislativi di prossima emanazione".

Allo stesso modo la garanzia di Di Matteo che "all'interno del Fondo per le infrastrutture, una quota (indicata in 100 milioni di euro, da ripartire su più esercizi) verrà riservata all'autotrasporto per favorire il ricambio veicolare" ha riguadagnato il generale apprezzamento di Confrapporto, anche se una nota dell'aderente FIAP ha in realtà espresso un "giudizio critico rispetto all'esito della ripartizione".

"Una delusione - si spiega - legata soprattutto alla scelta di continuare a destinare

buona parte dei fondi ad una riduzione dei pedaggi che la categoria potrebbe, anzi dovrebbe chiedere al concessionario. Una delusione alimentata dal fatto che si prosegue con la politica della distribuzione a pioggia di tali provvidenze, senza l'applicazione, ad esempio, di modelli premiali rivolti ad aziende virtuose. Una scelta che ha penalizzato, sostanzialmente, quella parte dei fondi per l'autotrasporto che da sempre proiettano i propri effetti sulla professionalità e la competitività delle imprese, ossia formazione e investimenti".

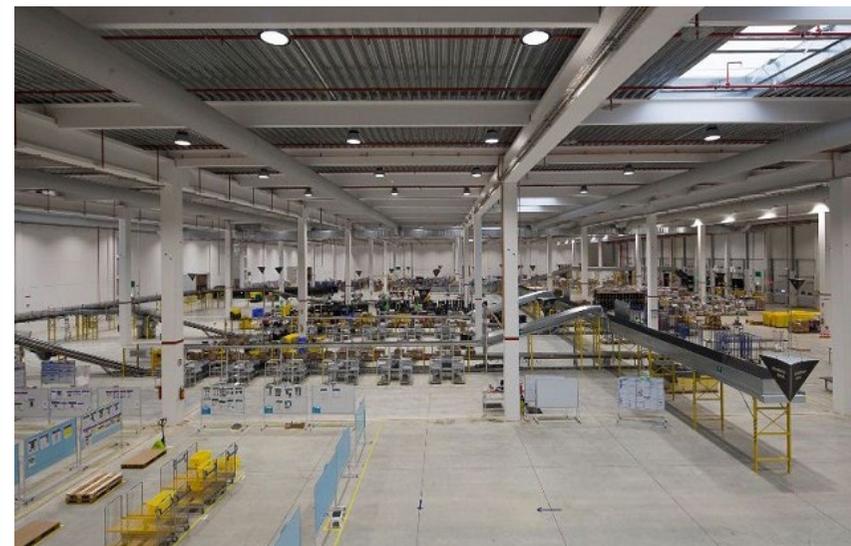
Uno stigma articolato anche più duramente da Anita, cui la rassicurazione sui 100 milioni per gli investimenti è parsa argomento troppo debole: "Dopo un primo taglio dei fondi per la forma-

zione e per gli investimenti il Ministero ha scelto di operare uno ulteriore, che avrà l'effetto di disincentivare formazione e investimenti a danno del settore, della competitività delle aziende e della crescita economica. L'Italia ha il parco mezzi più vetusto d'Europa e occorre rinnovarlo sia per migliorare la sicurezza stradale che l'impatto ambientale. Occorre disincentivare l'uso dei veicoli Euro3 oramai vecchi di oltre 13 anni e invece di ridurre i fondi per gli investimenti è necessario aumentarli. Soltanto un Paese che investe e si rinnova può reggere la competizione a livello internazionale".

A.M.

Di Maio benedice il nuovo magazzino di Amazon nel Napoletano

Il ministro dello Sviluppo Economico saluta l'avvio di un deposito di smistamento da 13.000 metri quadrati di superficie, a poca distanza da Pomigliano d'Arco, suo paese d'origine



Amazon ha annunciato l'apertura di un nuovo deposito di smistamento ad Arzano, in provincia di Napoli, località a poca distanza dal quartiere di Scampia e dall'aeroporto di Capodichino.

La nuova struttura, ha spiegato il big dell'e-commerce, sarà operativa "nei prossimi mesi" e lavorerà con diversi fornitori locali di servizi di consegna, al servizio della clientela della Campania. Il deposito di smistamento, che si estenderà su da 13.000 metri quadrati, impiegherà direttamente circa lavoratori che saranno assunti a tempo indeterminato. In aggiunta, 150 autisti saranno assunti, a tempo indeterminato, dai fornitori dei servizi di consegna. L'investimento del colosso dell'e-commerce è stato salutato con favore dal Mini-

stro dello Sviluppo Economico, Luigi Di Maio, come noto originario di Pomigliano d'Arco, località che dista da Arzano una quindicina di chilometri. "Questo è il primo investimento nel Sud Italia da parte di Amazon e sono contento che sia stata scelta la Campania per la creazione di nuovi posti di lavoro" ha commentato Di Maio. "Amazon ha già una presenza importante in Italia e la sfida che ci poniamo come Governo è di rendere attrattive quelle aree del Paese che fino ad oggi sono state poco coinvolte nel processo di trasformazione digitale in atto. L'auspicio è che aziende come Amazon utilizzino le risorse del nostro Paese sia come piattaforma logistica, ma anche e soprattutto valorizzando le idee e il talento dei nostri giovani".



LOGISTICA

04/04/2019

Geodis al servizio di Electrolux

La gestione della supply chain per l'Italia dell'azienda svedese sarà svolta nel magazzino di Castel San Giovanni della società

Geodis è stata selezionata da Electrolux come fornitore di servizi di logistica integrata per le sue attività in Italia. La divisione Contract Logistics dell'operatore francese si occuperà di distribuire i prodotti della multinazionale svedese, tra i principali produttori di elettrodomestici al mondo, in tutto il territorio nazionale.

Il contratto nel dettaglio include la ricezione e lo stoccaggio dei prodotti, la preparazione delle spedizioni, la gestione del deposito

fiscale, il controllo dei resi. Sede della attività sarà il magazzino Geodis di Castel San Giovanni. "Siamo molto soddisfatti per l'avvio di questa nuova partnership logistica che consolida il nostro know how in un mercato nel quale stiamo diventando un punto di riferimento importante per le aziende del settore" ha commentato Francesco Cazzaniga, Presidente e Amministratore Delegato della business unit Contract Logistics di Geodis in Italia.

FERROVIE

05/04/2019

La logistica chiama l'SOS per le ferrovie

Moltiplicare due volte e mezzo (dal 12% al 30%) la quota di merci trasportate via ferro in Europa entro il 2030 implica molte sfide, spiegano i leader di Mercitalia, SBB e Fercargo

Milano – Sono molte le sfide per raggiungere l'obiettivo del 30% della quota di merci trasportate via ferro entro il 2030, considerando che in Europa oggi tale valore si aggira intorno al 12%.

È partito da questo 'binario' il seminario "Il futuro del trasporto ferroviario merci in Italia", svoltosi all'Università Bocconi di Milano, a cura di SOS-Logistica, organizzato nell'ambito del percorso del Master in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture (MEMIT), che ha visto susseguirsi esperti e player importanti del settore.

Le diverse esperienze del trasporto intermodale come leva per una logistica più sostenibile ed efficiente, al servizio della

competitività delle imprese italiane ed europee che importano ed esportano attraverso i porti della nostra penisola, hanno evidenziato come i paesi che impongono alti costi al trasporto stradale pesante abbiano quote modali ferroviarie più elevate; in tal senso, illuminanti gli esempi di paesi come la Svizzera o l'Austria.

Ma è stato anche sottolineato come non si possa prescindere da investimenti infrastrutturali strategici, come l'apertura del Tunnel Monte Ceneri nel 2021, gli sviluppi sulla Nuova Via della Seta e i collegamenti con Turchia, Est Europa, Russia e Cina, o la crescita degli sbocchi a mare di Genova e Trieste.

L'intervento dell'amministratore delegato

di Mercitalia Rail, Gian Paolo Gotelli, ha presentato lo scenario italiano, discutendo i dati del trasporto ferroviario merci in Italia, oggi appena pari al 5% del totale di merci trasportate nel nostro Paese.

"Deve cambiare qualcosa anche nella politica perché quella italiana è molto legata all'autostrada e all'autotrasporto; gli investimenti sull'infrastruttura sono sicuramente importanti, occorre il profilo P400 sull'Adriatica, e speriamo si completi al più presto il Terzo Valico e il modulo a 750 mt. Saranno sicuramente in futuro sempre più importanti le sinergie con le navi e con i terminal" ha dichiarato il numero uno di Mercitalia Rail.

Sottolineando la necessità di svecchiare il



Terranova (SBB), Gotelli (Mercitalia), Porta (FuoriMuro), Laguzzi (Fercargo), Senn (Bocconi)

sistema per recuperare un gap temporale rispetto agli altri Paesi, il ruolo dell'innovazione diventa pertanto cruciale.

In questo senso, Mercitalia ha investito 1,5 miliardi in quattro principali aree: nell'au-

mento della capacità di carico (2.500 tonnellate lorde per treno) con investimenti sul parco rotabili, [con 40 locomotive E494](#)

segue a pag.28

segue da pag.27

in consegna da Bombardier che aumentano le prestazioni ma allo stesso tempo consentono un risparmio energetico; nel potenziamento degli Asset, con la costruzione di nuovi terminal intermodali capaci di ricevere treni da 750 mt, in particolare quello di Segrate a Milano e quello di Brescia; nei carri 'intelligenti' che comunicano informazioni e dati come le temperature delle boccole, il peso o anche segnalazioni come ad esempio le frenature anomale; e nell'opzione dell'alta velocità applicata alle merci, focalizzato sull'e-commerce.

"Il modo migliore di servire un settore in crescita come quello dell'e-commerce abbiamo pensato potesse essere l'alta velocità, ovvero caricare il prodotto su un mezzo che arriva a viaggiare fino a 300 km/h, in 5 ore fa carico, scarico e tratta complessiva, collegando Bologna Interporto con Maddaloni Caserta" ha aggiunto Gotelli.

Durante il seminario sono stati presentati anche diversi modelli di business, come quello di SBB Cargo International, che ha



Marco Terranova

deciso di concentrarsi solo sulla trazione ferroviaria e sui trasporti internazionali.

"È un' impostazione industriale della produzione ferroviaria che cerca di superare i confini senza fermarsi alle frontiere. Il difficile equilibrio tra centrale e locale lo sperimentiamo ogni giorno, visto che il 90% dei nostri treni attraversa 4 confini di stato, il che vuol dire altrettante infrastrut-

ture, sistemi giuridici, tradizioni ferroviarie e politiche dei trasporti" ha affermato l'amministratore delegato della società svizzera in Italia, Marco Terranova.

Dai bollettini di frenatura, diversi in Francia, in Svizzera e in Germania fino ai segnalamenti e le locomotive, il tentativo di unificazione viene definito da Terranova una 'battaglia quotidiana'.

"Tutto ciò che deve essere fatto diversamente a seconda di dove ci si trova è il nemico dell'unificazione dei processi; noi spendiamo ogni anno 50 mila euro in fanali di coda, ed è una delle tante complicazioni da gestire".

Preoccupazione anche per quei sistemi che sembrano standardizzati ma non lo sono alla prova dei fatti.

"L'ETCS doveva essere l'unificazione di tutti i sistemi di segnalamento e invece non so quanti ve ne siano di diversi, partendo dal Belgio e arrivando in Italia. Non ho dubbi che la ferrovia crescerà e che aumenti l'intermodalità, ma abbiamo bisogno di capacità e la necessità di una volontà politica coerente di perseguire lo shift modale da gomma a ferro, perché senza un progetto politico coerente non ci resta che un futuro di retroguardia".

L'importanza delle infrastrutture e della sinergia intermodale è stata ribadita anche da Giancarlo Laguzzi, Presidente di Fer-

cargo.

"Passare dal 12 al 30% di quota modale nel 2030 vuol dire più che raddoppiare i volumi ferroviari in 11 anni, ma l'Italia non ha una struttura logistica forte; gli stessi porti italiani non hanno un'infrastruttura adatta al ferroviario, ad eccezione di Trieste e La Spezia, quindi tutti gli incentivi, camion compresi, devono essere finalizzati all'intermodalità. Il Corridoio Lisbona-Kiev deve rimanere a sud delle Alpi come grande orizzontale integrata con i tre corridoi verticali. Solo con il binomio vincente tra gigantismo e ferrovia si può erodere in parte il dominio dei porti

del Nord" ha concluso Laguzzi.

Collegato a questo ragionamento il contributo di Matteo Gasparato, Presidente Consorzio ZAI Quadrante Europa Verona e Presidente UIR, intervenuto durante la prima sessione del seminario, il quale ha precisato come la partita del futuro si giochi molto sulla 'finalizzazione' del servizio.

"Negli ultimi anni si è ragionato sulla sistemazione dei nodi ferroviari ma il tema dell'ultimo miglio è la sfida del futuro prossimo; su ciò gli interporti stanno cercando di giocare la loro partita".

Simona Buscaglia



Gian Paolo Gotelli

**The vital link
in your energy supply chain.**

LIQUEFIED GAS CARRIER 6000 LNG

DAMEN.COM

DAMEN

Non cambiano i valori dei piloti nel tempo

Il 9 aprile a Roma l'assemblea nazionale di Fedepiloti, tra passato e futuro



I vertici di Fedepiloti e Guardia Costiera: Agostinelli, Scarpati, Pettorino, Bandiera

Il futuro della categoria, nel contesto della cosiddetta 'blue economy' e delle evoluzioni strutturali e tecnologiche previste ed attese, con uno sguardo al passato per non perdere di vista i valori e la tradizione di una professione del mare tra le più delicate, quella del Pilota del Porto. Sono questi i temi che animeranno, il prossimo martedì 9 aprile, all'Hotel Plaza di Via del Corso a Roma, l'annuale

Assemblea Nazionale della Federazione Italiana Piloti dei porti; la 72esima dell'associazione di categoria potrà essere seguita in diretta web sui canali ufficiali della Federazione: sito, Youtube e Facebook.

Si tratterà del momento democratico più alto dal punto di vista partecipativo alla vita federale e determinerà gli indirizzi generali dell'azione dell'organizzazione.

Ma anche di una professione portatrice di interesse generale a tutela della collettività e che si regge su di un impianto economico sostenuto da chi usufruisce del servizio stesso in un determinato porto, dove lo Stato è unico controllore e diretto beneficiario senza essere gravato dell'investimento della struttura organizzativa di tale servizio.

L'Assemblea vivrà un momento di confronto pubblico fin dalle prime battute mattutine per focalizzare il tema del pilotaggio, rinnovando i valori della professione e del ruolo a garanzia dell'interesse generale scevro da coinvolgimenti del mercato.

Un momento per tirare le somme del 2018 e per fissare gli obiettivi da raggiungere in questo 2019, tenendo sempre presente quel ruolo ed interesse unico che è la sicurezza in ambito portuale coordinata sempre e solo dalla Guardia Costiera.

Obiettivi raggiungibili ristabilendo i rispettivi ruoli, ovvero i rispettivi interessi quale preconditione per il confronto e il dialogo con tutti gli stakeholders.

Dopo la relazione del presidente della Fedepiloti, comandante Francesco Bandiera, sono previsti gli interventi, tra gli altri, del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, del vice ministro con delega ai porti Edoardo Rixi, e del Comandante Generale delle Capitanerie, ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino. Il pomeriggio spazio alla parte privata.

Nuovi vertici per i periti di avarie marittime

L'AIPAM rinnova il Consiglio: eletto Presidente Riccardo Damonte, che succede a Nicolò Reggio

L'AIPAM (Associazione Ingegneri e Periti di Avarie Marittime) ha rinnovato i propri vertici: Riccardo Damonte è stato eletto Presidente subentrando in tale incarico a Nicolò Reggio, che resta nel Consiglio insieme a Giuseppe Averame, Claudio De Angelis, Andrea Gennaro e Antonio Prisco, mentre come Tesoriere è stato eletto Mauro Mortola.

Il nuovo Consiglio resterà in carica per 3 anni e il suo obiettivo – si legge in una nota dell'AIPAM – è quello di proseguire con le attività già poste in essere dai predecessori, “continuando a perseguire i non facili obiettivi istituzionali dell'associazione, tramite l'adozione di opportune strategie. In particolare, pur continuando a tutelare la specificità della professione dei propri soci, il nuovo Consiglio si propone di aumentare la visibilità di AIPAM a livello nazionale, anche mediante contatti con la stampa non specialistica e l'organizzazione di eventi che affrontino tematiche ad ampio respiro”.

Verrà poi confermata l'ormai assodata collaborazione con altre associazioni del settore che si è concretizzata negli scorsi anni con l'organizzazione di eventi e la partecipazione dei soci a diverse iniziative promosse da organismi del settore.

Il consiglio così eletto è previsto restare in carica tre anni e si prefigge di proseguire l'attività dei predecessori continuando a perseguire i non facili obiettivi istituzio-

nali dell'associazione, tramite l'adozione di opportune strategie. In particolare, pur continuando a tutelare la specificità della professione dei propri soci, il nuovo Consiglio si propone di aumentare la visibilità di AIPAM a livello nazionale, anche mediante contatti con la stampa non specialistica e l'organizzazione di eventi che affrontino tematiche ad ampio respiro.



Non verrà inoltre trascurata l'ormai assodata collaborazione con altre associazioni del settore che si è concretizzata negli scorsi anni con l'organizzazione di eventi e la partecipazione dei soci a diverse iniziative promosse da organismi del settore. In questo ambito il Consiglio si propone di instaurare una collaborazione continua con The International Propeller Clubs, ed in particolare con il Propeller Club Port of Genoa, e si assume inoltre l'onere di proseguire l'attività di promozione della professionalità, competenza e conoscenza dei propri soci presso le pubbliche amministrazioni interessate alle indagini delle avarie marittime.

Fallisce la secessione portuale dell'Abruzzo dalle Marche, ma alla fine è un successo

I porti di Pescara e Ortona restano sotto l'egida dell'AdSP di Ancona, taglia corto definitivamente il Ministro per il Sud Lezzi. Sventato il 'golpe' del Governatore Marsilio di passare sotto l'AdSP di Civitavecchia che, se fosse andato in porto, avrebbe messo a repentaglio l'istituzione della ZES, mentre arrivano (in anticipo) i fondi per il dragaggio del porto canale



Incontro fra tra Regione Abruzzo e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (fonte: La-notizia.net)

“Il Governo bocchia completamente la linea politica di D’Alfonso ed il suo progetto di trasferire l’autorità portuale a Civitavecchia. Adesso è ufficiale che i porti di Pescara e Ortona restano sotto l’Autorità di Ancona. A sancire questa decisione è lo stesso ministro Delrio attraverso una lettera, tenuta fino ad oggi segreta, indirizzata direttamente al nostro presidente della Regione Abruzzo”.

Sono note stampa di tre anni fa, ma valgono anche nel 2019.

Sono cambiati i nomi dei protagonisti – il Governatore è ora Marsilio, il Ministro è Toninelli – ma la sostanza resta immutata: il [freschissimo ‘rigurgito’ secessionista portuale abruzzese](#) è stato placato (e anche placato, pare) da Roma; quella

stessa capitale (versante Civitavecchia) cui anelavano, e non da ieri, i porti di Pescara e Ortona, che paiono non sentirsi troppo a proprio agio sotto la bandiera marchigiana del porto ‘capofila’ di Ancona.

Che siano questioni di mero orgoglio campanilista campate un po’ in aria, o invece istanze suffragate da concreti vantaggi funzionali e organizzativi, non è chiaro; resta il fatto che anche questo secondo grande tentativo di smarcarsi dall’egida dorica è andato fallito, malgrado pure questa volta le premesse da parte abruzzese paressero incoraggianti.

Nelle Linee Guida del suo Programma pronunciato al momento dell’insediamento, tra le altre cose il presidente Marco Marsilio alla prima seduta del Consiglio

Regionale così scriveva: “Qui entra in gioco la fondamentale partita sulle infrastrutture materiali ed immateriali, che deve da subito affrontare la questione irrisolta di dotare l’Abruzzo, posto per scelta erronea del precedente Governo nazionale sotto l’autorità portuale di Ancona, di un vero e competitivo Sistema Portuale. La Regione si attiverà immediatamente per chiedere al Governo centrale il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale a quella del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, ovvero da Ancona a Civitavecchia. L’obiettivo è di creare una governance unica per il corridoio europeo Tirreno-Adriatico tra la penisola Iberica e i Balcani.

È necessario, inoltre, avviare il procedimento di revisione dei corridoi così come disciplinato dal Regolamento Comunitario n.1315/2013, completando l’iter per ottenere l’estensione nord-sud del corridoio Scandinavo-Mediterraneo al tratto Ancona-Pescara-Bari, del corridoio Baltico all’intera costa adriatica. Un’ipotesi da perseguire fermamente per poter puntare su questa opzione di sviluppo, nella prospettiva di una reale crescita sia del sistema portuale Pescara-Ortona-Vasto, crescita che incentiveremo garantendo un continuo dragaggio dei fondali, ma anche attraverso l’intermodalità abruzzese.

Un’ipotesi tra l’altro necessaria, come osservato dalle organizzazioni dei produttori, per la piena valorizzazione delle Zone

Economiche Speciali (ZES), la cui funzionalità è strettamente relata al disegno di mobilità a monte, oltre che alla creazione di un regolamento di attuazione in termini

di gestione delle aree di adeguamento delle stesse (reti, impianti, logistica). Le ZES possono operare efficacemente se sarà attuata una reale semplificazione

segue a pag.31

**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



segue da pag.30

amministrativa delle procedure autorizzatorie, nonché un adeguato sistema di defiscalizzazione. Collegare i sistemi produttivi abruzzesi e laziali, attraverso un corridoio trasversale di scambio, che utilizzi il sistema portuale regionale, valorizza inoltre il sistema interporti, posti in posizione baricentrica naturale nell'ipotesi di integrazione tra i sistemi portuali abruzzese e laziale" recitava nel suo discorso Marsilio. Ma sulle sue velleità è entrata a piedi uniti il Ministro per il Sud Barbara Lezzi, la quale, al question time della riunione convocata ai fini dell'istituzione della Zona Economica Speciale (ZES), ha ribadito fermamente e senza chance di ulteriori appelli che "l'autorità portuale di riferimento deve essere quella di Ancona, e non di Civitavecchia. La Regione Abruzzo può proporre l'istituzione di una ZES con un'altra Regione purché contigua e che contenga l'individuazione di una parte di territorio regionale che includa, a sua volta, almeno una porzione di un'area portuale.

Nei giorni scorsi ho invece appreso dai giornali che il presidente Marsilio avrebbe

auspicato che l'AdSP di riferimento, per i porti abruzzesi, fosse quella di Civitavecchia, invece di Ancona. A tale riguardo vorrei che si osservasse che Ancona è un porto avente le caratteristiche richieste per l'istituzione della ZES, ma, soprattutto, risulta funzionalmente collegato, via ferro e gomma, con l'Abruzzo. In ogni caso, la richiesta di istituzione della ZES Abruzzo, con l'individuazione del Porto di Ancona, è al vaglio dei miei Uffici, del Ministero dell'Economia e delle finanze, mentre il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha preannunciato l'imminente formalizzazione del parere favorevole del Dicastero a conclusione dell'istruttoria" ha sentenziato Lezzi, in pratica sconfessando pubblicamente il neo-governatore, che infatti è stato immediatamente attaccato dall'opposizione, un cui esponente ha dichiarato che le parole del ministro Lezzi smentiscono il tentativo del presidente Marsilio di far passare i porti nazionali di Pescara e Ortona dall'Autorità di Ancora a quella di Civitavecchia; il fatto che l'iter fosse stato già concluso a febbraio durante la precedente legislatura regionale ha reso

inutile la mossa autolesionistica del nuovo presidente abruzzese. Se l'intento di Marsilio fosse andato a buon fine, l'Abruzzo avrebbe infatti perso la possibilità di aderire alle ZES, e dunque tutti quei fondi che il governo ha invece chiarito essere confermati".

Dalla bocciatura ricevuta dalla Regione, dunque, emerge una buona notizia di rimbalzo.

Fra le misure concordate a Pescara nell'incontro tra la Regione Abruzzo e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, è contemplato il trasferimento di 730.000 euro residui, già stanziati per il dragaggio del porto di Pescara, trasferiti alla Regione Abruzzo, che in parte potranno essere immediatamente utilizzati come estensione dell'appalto in corso.

Entrambe le parti - per l'AdSP erano presenti i vertici assoluti: il Presidente Rodolfo Giampieri e il segretario generale Matteo Paroli - hanno condiviso la necessità di intervenire rapidamente e con efficacia per rilanciare e potenziare il sistema portuale abruzzese e hanno approfondito lo stato dell'arte su progetti e risorse disponibili, assumendo impegni che saranno presentati e sottoposti al vicesegretario Edoardo Rixi l'11 aprile nella riunione organizzata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, oggetto di un addendum al "Protocollo ricognitivo e di Coordinamento" già in essere.

Tra gli impegni l'anticipazione dal 2021 al 2020 di 1 milione di euro destinata alla progettazione del terzo lotto della deviazione del Porto Canale - Banchina Sud per cui la Regione Abruzzo ha già appaltato il primo lotto e deliberato l'impegno fondi per il secondo (ora assoggettato a procedura di Via nazionale); e la richiesta al Provveditorato alle Opere Pubbliche dello svuotamento della vasca di colmata, atteso da anni.

Angelo Scorza

OBITUARY

È mancata una pietra miliare delle forniture navali italiane

La scomparsa di Franco Poggi, socio fondatore - con Boccardo e Mercandino - di Global Marine Supplies a Genova

È mancato all'affetto dei suoi cari, ed a tutta la vasta comunità dello shipping che lo aveva conosciuto, Franco Poggi, socio fondatore - con Alessandro Boccardo e Gianfranco Mercandino - di Global Marine Supplies a Genova; un imprenditore considerato una autentica pietra miliare delle forniture navali in Italia.

"Franco era una persona che molti in ambito navale hanno avuto modo di conoscere ed apprezzare sia nel mondo armatoriale che tra i vari fornitori del settore. Purtroppo ci ha lasciati il 29 marzo, quando aveva da poco compiuto i 79 anni" spiegano i due soci, affranti, a *Ship2Shore*.

"La sua voce inconfondibile risuona ancora nelle nostre orecchie, il suo stile di lavoro 'vecchia maniera' era basato su visite e telefonate programmate e costanti atte a procurare richieste e a seguire l'andamento delle offerte in corso".

Abile commerciale, Poggi riusciva, nella maggior parte delle trattative, a portare a casa l'ordine.

"Era stimato e ben voluto da tutti nonostante il suo carattere un po' burbero e mugugno.

Di correttezza e lealtà esemplare, ha passato gran parte della vita nel campo delle forniture navali".

Aveva iniziato a collaborare negli anni '70 con la società Safim e successivamente con la Sernav; in ambedue, grazie alle sue conoscenze e alla grande determinazione, aveva contribuito in maniera sostanziale al successo delle stesse, per poi costituire - insieme alle famiglie Boccardo e Podestà - nel 1994 la società Eurosupply primo



Franco Poggi

rilevante esempio di concentrazione di aziende concorrenti a Genova e in Italia. In questa nuova impresa, Poggi ha sviluppato ed incrementato il business con la clientela nazionale, ricoprendo il ruolo di amministratore delegato.

Nel 2012, sempre nell'ottica di consolidare le posizioni sul mercato, dopo aver rilevato, insieme alla famiglia Boccardo, le quote di Podestà in Eurosupply, [prese parte alla nascita di Global Marine Supplies](#) (GMS), la joint venture partecipata da Eurosupply e Mercandino - a sua volta fondata agli inizi degli anni '60 - nella quale era membro del CdA, con la carica di amministratore delegato.

"Franco lascia un vuoto incolmabile e lo ricorderemo tutti per sempre con grande affetto" ricordano ancora Boccardo e Mercandino.

A.S.

Eppur Genova si muove: progetti e sviluppi di ENEL X, Generali e Italmatch schiaffeggiano la crisi

La Superba torna a gonfiare orgogliosamente il petto dopo le tante disgrazie passate: dall'apertura (anticipata) della strada di collegamento di Portofino alle tante iniziative degli operatori e delle imprese cittadine, anche all'estero

La festosa cerimonia di sabato 6 aprile nel Tigullio ha suggellato una settimana molto positiva per il Genovesato socio-economico. La riapertura anticipata - due settimane sulla tabella di marcia preventivata all'indomani del disastro avvenuto lo scorso autunno - al traffico rotabile (la passerella pedonale infatti era già stata ripristinata da mesi) della strada SP 227 che collega Santa Margherita

Ligure a Portofino, dopo che la mareggiata del 29 ottobre 2018 ne aveva fatto crollare diversi tratti, obbligandone la chiusura al traffico e isolando il borgo ligure per 5 lunghi mesi, arriva giusto in tempo per la stagione primaverile, con 15 giorni di anticipo sui ponti di Pasqua che segnano l'inizio dei flussi turistici.

Una giocata d'anticipo simbolica che rap-



Venturini e Sandei (Enel X) col vicesindaco Balleari

presenta in pieno la grande forza di volontà e di riscatto dell'intero territorio genovese e ligure, a dire "basta!" alla malasorte che lo ha colpito severamente negli ultimi tempi, a partire dalla 'madre' di tutte le sciagure, la terribile tragedia del Ponte Morandi, crollato inopinatamente il 14 agosto 2018.

Ancora più significativo è l'aver concluso i lavori in anticipo rispetto a quanto annunciato alla consegna del cantiere, nel panorama di un'Italia 'ferma', in cui si discute da troppo tempo di leggi e decreti per sbloccare infrastrutture legate a grandi opere che, dunque, rischiano di restare clamorosamente al palo.

Ma Genova e dintorni non è solo ricostruzione e dimostrazione puntuale di come si affrontano le emergenze più gravi con tenacia e rigore, spirito indomabile e applicazione, senza piagnistei e richieste di commiserazione, quasi un modello per l'intero Paese.

In città proprio questa settimana si sono registrate due novità di stampo socio-economico che hanno una valenza intrinseca speciale. L'inaugurazione della nuova sede in città di Enel X per progetti innovativa è stata la ciliegina di una torta che potranno assapo-

rare i cittadini che decideranno di avvalersi di un'auto o moto elettrica.

È stato infatti completato il piano di installazione di 100 infrastrutture di ricarica per portare la mobilità del futuro già in realtà. Nella città metropolitana ligure è stato raggiunto l'obiettivo di approntare 100 colonnine per i veicoli elettrici previsto nel Pro-

collo di intesa siglato a metà 2018 tra il Comune ed Enel X, la divisione del Gruppo elettrico dedicata ai prodotti innovativi e alle soluzioni digitali; automobilisti e motociclisti hanno ora a disposizione una rete di 200 punti ricarica (ogni infrastruttura prevede infatti 2 postazioni di ricarica) ad uso pubblico equamente distribuiti tra Centro,

segue a pag.33



AUGUSTA DUE S.R.L.

MEDNAV GROUP Augusta Due
is a company specialised
in the transportation of energy
and oil products

Company mission is
connecting different
parts of the world by transporting
INDISPENSABLE PRODUCTS

OUR GOALS:

SAFETY FIRST
CLIENT SATISFACTION
ENVIRONMENT RESPECT

AUGUSTA DUE S.R.L.

Augusta Due S.r.l.
Viale Gorizia 16/A
00198 Roma (Rm)

Phone: +39 06 8537821 E-Mail: Info@AugustaDue.it
Web Link: www.augustadue.it - www.mednavgroup.it



Maurizio Turci, General Manager & CFO, e Sergio Iorio, CEO di Italmatch Chemicals Group

segue da pag. 32

Levante e Ponente.

L'annuncio è avvenuto congiuntamente dal Sindaco di Genova Marco Bucci, dal Vice-sindaco e Assessore alla Mobilità Stefano Balleari, dal Responsabile di Enel X, Francesco Venturini, e dalla Responsabile Sviluppo strategico di Enel X Sonia Sandei.

Genova risulta dunque la prima città ove, grazie alla proficua collaborazione con l'amministrazione comunale, è stato completato il piano di installazione, confermandosi strategica per il raggiungimento degli obiettivi del Piano nazionale di Enel X, che prevede l'installazione di 28mila punti di ricarica entro il 2022 su tutto il territorio nazionale. La Superba viene vista come città 'pilota' per le attività di Enel X e per intensificare



la collaborazione sui progetti più innovativi, avendo aperto qui, dopo Roma e Milano, la sede della società, precisamente nel centro storico del Carmine.

Il tutto in attesa di varare un piano da 550 milioni di euro, con finanziamento Ministero dei Trasporti, che arriveranno a giugno all'azienda di trasporto municipalizzata AMT sul progetto filobus.

Non distante da qui, un paio di giorni prima, si era completata un'altra operazione importante nel cuore della città, volta a sostenere le attività commerciali del centro genovese: questo il senso dell'apertura, da parte dell'Agenzia Generali Genova Piazza Dante, dello Spazio ImmaginaGenova, inaugurato alla presenza di Marco Sesana, Country Manager e CEO di Generali Italia e Global Business Lines, da parte di Carlo Tenderini, titolare dell'Agenzia Generali Genova Piazza Dante. Altro segnale positivo che testimonia lo spirito di ripresa e la voglia di innovare di cui la città è pervasa da tempo.

Il nuovo spazio da 200 mq. è stato progettato per essere un luogo di incontro dove poter organizzare, oltre ai meeting di Generali, momenti di networking e incontri aperti al pubblico. L'organico dell'agenzia di Genova Piazza Dante crescerà di una trentina di addetti da qui a fine anno (che si aggiungeranno agli attuali 50 collaboratori), confermando il ruolo intrapreso sin dal 2017 di 'pilota' per tutto il processo di digitalizzazione e semplificazione dei rapporti coi clienti intrapreso dalla compagnia assicurativa leader in Italia, arrivando a punte di oltre il 90% di

polizze emesse totalmente con firma digitale avanzata.

Ma i genovesi sanno farsi rispettare alla grande anche in operazioni di espansione 'extra moenia', con orizzonti geografici che vanno oltre i confini nazionali.

Italmatch Chemicals, gruppo chimico internazionale leader nella produzione e commercializzazione di additivi speciali per il trattamento acque e Oil&Gas, per la plastica e per oli lubrificanti, ha annunciato l'acquisizione di Eco Inhibitors, technology startup con sede in Norvegia che ha sviluppato soluzioni chimiche per produrre una nuova generazione di inibitori di idrati ecocompatibili per applicazioni nel settore Oil&Gas.

L'investimento in tecnologie altamente inno-

vative consente alla società genovese di consolidare il proprio focus sui temi di ricerca e sviluppo e sostenibilità, espandendo e perfezionando l'attuale gamma produttiva con la possibilità di intercettare anche nuovi target di mercato.

Italmatch Chemicals produrrà e commercializzerà, attraverso la sua rete globale di vendite e marketing dedicata al settore Oil&Gas all'interno della business unit Advanced Water Solutions, 3 classi di Inibitori di Idrati a Basso Dosaggio che consentono di ottimizzare le strategie di flow assurance per le produzioni in acque profonde in ambito Oil&Gas, in condizioni particolari di temperatura e pressione.

Angelo Scorza

ROBERTO BUCCI S.p.a.

SHIPPING AGENTS - INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

Membro del THROUGH TRANSPORT CLUB Londra - TMS ITALIA S.r.l. Genova

ALL BLACK SEA SERVICES (ABS) - Marsiglia - Agenti Generali per l'Italia
Servizio contenitori per Varna - Costanza - Odessa - Novorossiysk - Poti
Prosecuzioni interne per Georgia - Armenia - Azerbaijan

CENTRAL MARINE LIMITED (CML) - Malta - Agenti per il Sud Italia
Servizio contenitori per Malta da Napoli - Salerno

IFL INTERNATIONAL FREIGHT LINE - Hong Kong

Servizio contenitori settimanale da porti italiani per la Mongolia

PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CO. - Agenti Generali per l'Italia
Servizio convenzionale e contenitori da Genova e altri porti italiani per Pakistan - Golfo Arabico

NVOCC per Felixstowe - Portbury - Tilbury - Thamesport - Liverpool - Grangemouth - Cork - Dublino - Belfast - Antwerp - Rotterdam - Hamburg - Scandinavia - Porti del Baltico

Partenze da: Salerno - Napoli - Palermo - Gioia Tauro - Bari - Livorno - La Spezia - Ravenna - Trieste - Venezia

SERVIZIO CAMIONISTICO E SWAP BODY
www.bucci.it

SALERNO
Via Benedetto Croce, 5
Tel. 089/230211
Fax. 089/225984
a.belfiore@bucci.it

LONDRA
Bucci Freight Services Ltd
2/4 Great Eastern Street
London - EC2A/3NW
Tel. +44/207/3922200
Fax. +44/207/3779155

NAPOLI
Via A. Vespucci, 9/20
Tel. 081/5979411
Fax. 081/5549737
n.coppola@bucci.it

SALERNO
Piazza Umberto I°, 1
Tel. 089/255811
Fax. 089/224194
expdpt@bucci.it

SHIP2SHORE

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.