

Il Governo italiano vuole l'area ECA nel Mediterraneo

Entro il 2023 le emissioni delle navi non dovranno superare lo 0,1% di zolfo



i conseguenti impatti dannosi sull'ambiente marino e sulla salute delle popolazioni delle aree costiere" si legge in una nota del dicastero romano.

L'obiettivo è di adottare alla prossima Conferenza delle Parti della Convenzione di Barcellona sulla protezione dell'ambiente marino del Mediterraneo, che si svolgerà a Napoli il prossimo dicembre, una decisione che impegna tutti i Paesi del Mediterraneo a predisporre una proposta di dichiarazione del Mediterraneo quale area ECA da presentare all'Organizzazione

Marittima Internazionale (IMO).

Il Ministro Costa ha anche sottolineato che questa iniziativa deve includere adeguate misure di sostegno per consentire un contemporaneo adeguamento delle capacità infrastrutturali e operative delle imprese marittime che operano in Italia e negli altri paesi mediterranei, in modo da giungere preparati quando l'area ECA sarà operativa (presumibilmente entro il 2023).

N.C.

eni marine

a long-term
commitment
to marine activities



Dopo lo scatto in avanti delle scorse settimane di Francia e Spagna, anche l'Italia per la prima volta si è oggi espressa chiaramente a favore dell'istituzione nel Mediterraneo di un'area ECA (Emission Control Area), vale a dire un tratto di mare dove vige il limite dello 0,1% di contenuto di zolfo nei combustibili marini. Un regime, questo, già in atto da tempo nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e sulle coste occidentali e orientali del Nord America.

In occasione della riunione G7 Ambiente di Metz, il nostro Ministro dell'ambiente, Sergio Costa, ha incontrato l'omologo francese De Rugy e tra i temi discussi è stato deciso di portare avanti una iniziativa congiunta per ottenere la dichiarazione di un'area ECA (a basse emissioni di zolfo e ossidi di azoto) per l'intero Mediterraneo. "Ciò al fine di dare un decisivo contributo alla riduzione delle emissioni in atmosfera derivanti dal traffico marittimo e prevenire

TOP THREE

GLI ARTICOLI PIU' LETTI DELLA
SETTIMANA SCORSA

1°

**Rosso di 62,7 milioni di euro
per Moby nel 2018**

2°

**Accelerata unilaterale di GNV
sull'autoproduzione a Napoli**

3°

**La 'nuova' MCT avvia gli
investimenti in equipment**



International Terminal Service Augusta
Tel. +39 0931 767902 mob. +39 335 5777731 mob. +39 335 268304
e-mail: info@itsaugusta.it



GRIMALDI HOLDING



**PROTAGONISTA
DELLE AUTOSTRADE
DEL MARE**

www.grimaldiholdingspa.com

ECA nel Mediterraneo: scettiche Confitarma e Assarmatori

Le associazioni di categoria chiedono al Governo di risolvere le criticità attuali prima di imporre un limite ancora più stringente alle emissioni

Gli armatori italiani, soprattutto quelli le cui navi operano o transitano nel Mar Mediterraneo, fra pochi anni potrebbero essere costretti a sostenere costi elevati per rispettare un nuovo e più stringente limite alle emissioni. Nei giorni scorsi, infatti, l'Italia si è espressa per la prima volta a favore dell'istituzione nel Mediterraneo dell'area Eca (Emission Control Area). Questo significa un tratto di mare dove vige un limite al contenuto di zolfo nei combustibili marini pari allo 0,1%, ancora inferiore a quello imposto dal Low Sulphur Cap.

Contrastanti, ma in entrambe i casi contraddistinte da un certo scetticismo, le

reazioni delle associazioni di categoria dell'armamento italiano. Assarmatori considera la possibile estensione dell'area di controllo delle emissioni al Mediterraneo come "un obiettivo ambizioso che tuttavia, come correttamente affermato dal Ministro Costa, non può avvenire in assenza della implementazione, anche in Italia, delle misure regolamentari che consentano all'industria marittima di assecondare tali possibili processi virtuosi godendo al contempo dei carburanti alternativi quali il GNL o di tecnologie, ampiamente utilizzate all'estero, quali, ad esempio, il cold ironing (elettrificazione delle banchine con conseguente possibilità per

le navi di 'spegnere' i generatori quando sono attaccate in porto)".

Ricordando che nel mercato dei trasporti marittimi in Italia sono già stati fatti "importanti investimenti da parte delle compagnie (dagli impianti scrubber per l'abbattimento del CO2 alle nuove unità navali attrezzate per l'utilizzo del GNL), Assarmatori aggiunge: "Occorre, preliminarmente ad ogni iniziativa di estensione dell'area Eca al Mediterraneo, dotare il settore delle norme che consentano, come dice il Ministro, l'adeguamento delle strutture portuali per rendere il tutto fruibile anche prima delle scadenze ipotizzate dagli impegni internazionali".



Mario Mattioli e Stefano Messina

Più critica Confitarma che, per voce del suo presidente Mario Mattioli, dice: "Dal 1° gennaio 2020 sarà introdotto il limite 'globale' 0,5% per il tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo. Inoltre, dal 2010 è in vigore la direttiva comunitaria che impone per i porti dell'Ue il limite

dello 0,1% e lo stesso limite è stato introdotto dall'Annesso VI alla convenzione Marpol dal 2015 nelle aree ECA. Ciò significa che lo shipping si sta da tempo concretamente attivando per la riduzione degli ossidi di zolfo nelle emissioni delle navi mercantili per prevenire i conseguenti impatti dannosi sull'ambiente". Confitarma poi conclude: "Bisogna tener conto del

fatto che misure di questo tipo richiedono complesse procedure e notevoli investimenti da parte dell'industria. Sarebbe forse opportuno concentrarsi sull'attuazione delle norme Imo 2020 prima di intraprendere altre iniziative".

Nicola Capuzzo

Spinelli apre un distripark anche a Vado Ligure

Rilevata un'area di 22.000 mq dove troveranno spazio anche un deposito per i vuoti e parcheggi per i camion

In attesa dell'effettiva entrata in attività del nuovo terminal container di APM Terminals e di Cosco, a Vado Ligure proseguono con grande vivacità gli insediamenti nelle aree retro portuali.

Fra questi ci sarà anche il Gruppo Spinelli che ha da poco rilevato un'area da 22.000 mq con un capannone da 1.800 mq al prezzo di circa 4 milioni di euro. "Lo abbiamo acquistato dalla società Vetrox Italia che alcuni anni fa aveva chiuso la

propria attività nella zona" conferma Roberto Spinelli, precisando che sono già in corso i lavori di riqualificazione dell'area. "Uno dei due capannoni che c'erano lo abbiamo abbattuto e ne manterremo solo uno. L'idea è quella di aprire un distripark alle spalle del nuovo terminal container di Vado dove offrire servizi di riempimento, svuotamento, stoccaggio e riparazioni di container, parcheggio camion e altro".

Spinelli junior aggiunge inoltre che "il nuovo distripark sarà operativo da ottobre e investiremo altri 2 milioni di euro per l'acquisto dell'equipment necessario per attrezzare il terminal".

Questo nuovo presidio di Vado Ligure andrà ad aggiungersi a quelli del gruppo già operativi a Dinazzano (Reggio Emilia), Padova, Arluno (Milano) e nei porti di Genova, Livorno e La Spezia.

N.C.



Doppio investimento logistico a Vado Ligure per Pacorini e soci

La cordata LOVS ha rilevato l'ex silos di Ferruzzi e un'area da 90.000 metri quadrati adiacente a quella di APM Terminals



“A Vado Ligure costruiremo il più moderno e grande silos d'Europa dedicato al caffè”.

Lo ha annunciato il gruppo triestino Pacorini dando conto di un investimento messo a segno nello scalo savonese (dove è attivo dal 1986 con la controllata Pacorini Silocaf) da LOVS (Logistics in Vada Sabatia), cordata in cui è presente (con il 52%) insieme agli imprenditori Marino Abbo,

Gerardo Ghiliotto e Sandro De Caro (che detengono il restante 48%).

L'operazione – che, spiega Abbo, era in gestazione dal 2014 e ha visto il coinvolgimento di Pacorini dal 2017 - interessa un'area che si estende complessivamente su oltre 100.000 metri quadrati, 10.000 dei quali ospitano un silos realizzato da Ferruzzi negli anni '60 per lo stoccaggio di cereali, attività per il quale è stato uti-

lizzato fino ad alcuni anni fa. Da allora però la struttura è fuori esercizio. L'impianto verrà ora recuperato e trasformato per poter gestire il caffè, prodotto chiave del business di Pacorini (che poi, a seguito di un prossimo scorporo, ne diventerà unico proprietario).

“Ci siamo posti l'obiettivo di renderlo pienamente funzionante entro dicembre 2020” ha commentato Enrico Pacorini, Amministratore Delegato del gruppo, dal 2001 presente anche nel vicino interporto VIO in cui gestisce “il maggior deposito di caffè verde in Italia”, esteso su 35.000 mq.

Per il gruppo triestino l'iniziativa avrà principalmente lo scopo di snellire la filiera del caffè, che arriverà nello scalo in container bulk (anziché in sacchi o big bags), potrà essere stoccato in modo più sicuro (in silos, appunto, anziché in magazzini) e poi partire per la destinazione finale in camion cisterna, eliminando così anche il problema dello smaltimento dei sacchi, che devono essere trattati come rifiuti speciali. L'operazione sarà simile

a una già portata avanti dal gruppo negli Stati Uniti tempo fa: “Per una strana coincidenza – ha commentato Riccardo Marchesi, AD di Pacorini Silocaf - questo silos ha la stessa dimensione e capacità di stoccaggio del silos che abbiamo riconvertito con un'analogia operazione, nel 1992, a New Orleans, dove tuttora operiamo”. Ovviamente a renderla strategica è anche la contiguità sia con il terminal Vado Gate-

way, che entrerà ufficialmente in funzione il prossimo 12 dicembre, sia con l'interporto VIO, caratteristica che secondo il gruppo “renderà questa iniziativa ancora più competitiva non solo per il nord ovest italiano ma anche verso il centro/sud Europa”.

Quanto all'altra area di circa 90mila metri quadrati, adiacenti al terminal Vado Gateway di APM Terminals, fatta salva la presenza di un capannone di circa 1.600 metri quadrati che sarà riqualificato, il suo utilizzo (e di conseguenza gli investimenti collegati) sarà definito seguendo le richieste del mercato. Necessariamente sarà dedicata alla gestione di container

ma servirà anche il project cargo (attività che lo stesso Abbo, in partnership con De Caro, ha già iniziato a svolgere in porto con la società CHV – Cargo Handling Vado, titolare di autorizzazione ex art.16.). L'intenzione è anche quella di avviare servizi collaterali, come pre-montaggio e lavorazioni, in particolare per l'export, ma rimarca ancora Abbo, ad oggi lo spazio è un “foglio bianco” che potrà essere riempito assecondando le esigenze del mercato. Mercato che, con l'avvio delle attività del terminal Vado Gateway, secondo l'imprenditore certamente non mancherà di affollare di merci anche quest'area.

Francesca Marchesi

C. Steinweg - GMT



Your partner for all
logistic solutions

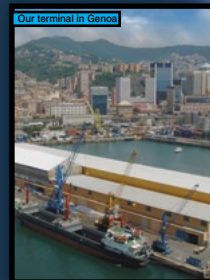
OUR BRANCH - OFFICES IN ITALY:

TRIESTE
LEGHORN
SALERNO
RAVENNA
MONFALCONE

OUR BRANCH - OFFICES IN THE MEDITERRANEAN:

KOPER (SLOVENIA)
RIJEKA (CROATIA)
BEOGRAD (SERBIA)
CASABLANCA (MAROCCO)
ALEXANDRIA (EGYPT)
BAR (MONTENEGRO)

OUR HEAD - OFFICE: GENOVA - ITALY



THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.ITALY.STEINWEG.COM

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy - T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: gmt@gmt-net.it

CCNL porti, sarà sciopero

Proclamazione unitaria del sindacato per la rottura delle trattative di rinnovo, anche Governo e AdSP nel mirino. Intanto la sinistra di banchina, a porte chiuse, si mette in cerca di rappresentanza parlamentare

Le segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato per il 23 maggio 24 ore di sciopero dei dipendenti di imprese e compagnie portuali e società terminalistiche (art. 16, 17 e 18) e dei dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale.

Al centro delle rivendicazioni lo stallo in cui poco meno di un mese fa è [finita la trattativa di rinnovo](#) del CCNL di categoria, a causa – si apprende da una nota delle tre sigle – “delle rilevanti indisponibilità datoriali su temi quali la difesa del fattore lavoro e le sue peculiarità”. Un’indisponibilità che per il sindacato – accusa rigettata perentoriamente da controparte, secondo cui il disaccordo è squisitamente di natura tecnico-economica – scaturisce dal “mutamento genetico in atto” in seno agli assetti societari di terminalisti e imprese portuali attraverso l’ampia partecipazione delle compagnie di navigazione e di fondi finanziari: “Una strategia che ci appare chiara, rivolta a ricavare tagli di costi lungo le filiere di trasporto a spese dei lavoratori dei porti e delle condizioni di lavoro e di sicurezza”.

Il cerchio si chiude, secondo il sindacato, col “silenzio assenso del Governo e del Ministero competente, che, oltre ad eludere ogni richiesta di confronto delle OO.SS., sembra perseguire obiettivi disarticolati e dettati più da una strategia rivolta a destrutturare il sistema di regole in essere”. Sotto accusa – intuibile il riferimento anche al tema autoproduzione – pure la “gestione contraria alla logica di sistema Paese, quindi contraria a per-



seguire l’interesse generale, adottata da molti Presidenti di AdSP, ancora riluttanti a svolgere il loro ruolo di garanti del funzionamento”.

Intanto, in attesa che la trattativa contrattuale riprenda, alcuni dei suoi protagonisti si incontreranno in via privata e personale fra una settimana a Roma presso la sede della Filt Cgil. Alla riunione saranno invitati “le forze politiche che rappresentano la sinistra e i loro parlamentari per avviare un dialogo, un confronto e una reciproca

assunzione di responsabilità”.

L’iniziativa porta la firma di una trentina di storici uomini della sinistra, membri presenti o passati di istituzioni, sindacati o associazioni di categoria (da Franco Mariani, attuale segretario di Assoport, a Luca Grilli, presidente Ancip, dagli ex parlamentari Mario Tullo, Eugenio Duca e Francesco Nerli a Maurizio Colombai, responsabile porti Filt Cgil, e Claudio Tarlazzi, segretario generale Uiltrasporti. [Qui la lista completa](#)).

L’intento è quello di “contribuire al rilancio di una azione politica che guardi alla sinistra, alla sua ricomposizione anche nel mondo marittimo-portuale, avviare un cammino di confronto e di iniziativa che stimoli le forze della sinistra a riassumere un ruolo di governo dei processi in atto nella portualità e nella logistica”.

Fulcro del breve indirizzo programmatico che fa da invito all’incontro i “mutamenti, sia dal punto di vista degli assetti proprietari dei terminal portuali che quelli derivanti dal gigantismo navale e di sempre maggiore automazione nella portualità e nella logistica. Mutamenti non governati che generano il rischio, ormai concreto, di consegnare la portualità e la logistica a oligopoli, un rischio stigmatizzato anche dall’OCSE (...). L’attuale governo non ha cultura e visione dei processi in atto. In particolare il Ministero competente non

riesce a svolgere nessun ruolo di governo e di iniziativa; anzi intende limitarsi a mettere in discussione il ruolo di Enti pubblici non economici delle Autorità di Sistema Portuale”.

Proprio in ragione del delicato momento della trattativa sul CCNL dall’elenco dei firmatari ha ritirato la propria firma Luca Becce, presidente di Assiterminal: “L’iniziativa che sono stato invitato a sostenere (e che peraltro avrebbe dovuto restare riservata) non ha nulla a che fare col contratto ed è perfettamente compatibile con le posizioni che nella relativa trattativa sostengo per parte datoriale. Nondimeno, data la forte componente sindacale nell’elenco dei firmatari (che non conoscevo quando vi ho apposto il mio nome), ho preferito chiamarmi fuori per evitare strumentalizzazioni”.

Andrea Moizo

A Genova stato d’agitazione per l’autoproduzione di GNV

Mentre le segreterie nazionali indicavano lo sciopero dei lavoratori portuali, a Genova quelle locali hanno proclamato lo stato d’agitazione del personale di Grandi Navi veloci.

Al centro delle rivendicazioni sindacali – si evince dalla nota diffusa da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti – l’utilizzo da parte della compagnia di personale di bordo per funzioni normalmente appannaggio di quello di terra eventualmente integrato dal fornitore di manodopera temporanea. Queste infatti le cause dell’agitazione: “L’insufficienza del numerico del personale di bordo, con

conseguente obbligo a straordinario non retribuito ed a svolgere mansioni non consone alla qualifica; i nostri ripetuti reclami in merito all’uso non previsto dal CIA (contratto integrativo aziendale) di autobus di linea per lo spostamento del personale marittimo, dalla compagnia disattesi; i ripetuti tentativi di svolgere sui bordi pratiche operative non autorizzate; l’insufficienza del personale operante in biglietteria ed i problemi organizzativi derivanti; le condizioni di lavoro (turni, inquadramento, mansioni etc.), in cui è costretto ad operare il personale portuale”.

CONVEGNO NAZIONALE ANGOPI | TRIESTE, STAZIONE MARITTIMA | 17 MAGGIO 2019

IL SERVIZIO DI ORMEGGIO DOPO IL REG. UE 2017/352 ESPERIENZE A CONFRONTO



ANGOP. LA LEGGE DEL MARE COME MISSIONE.

www.angopi.eu

Definite le deroghe per il piano infrastrutture del porto di Genova

Varato il decreto che contiene le linee guida per gli appalti del programma post Morandi: l'AdSP prova a superare l'incapacità di spendere (certificata anche nel 2018), mentre il MIT s'iscrive la strada sopraelevata portuale

A quasi quattro mesi dalla [presentazione](#) da parte di Governo, Regione, struttura commissariale e Autorità di Sistema Portuale, nei giorni scorsi il commissario per la ricostruzione post Morandi Marco Bucci ha firmato il [decreto](#) che valida ed elenca le regole che il responsabile Marco Rettighieri ha stilato per l'esecuzione del programma straordinario di interventi infrastrutturali varato a valle dell'incidente della scorsa estate.

Si tratta, in sintesi, delle procedure che l'AdSP seguirà per appaltare i lavori da circa 1 miliardo di euro (di cui oltre 250 milioni resi disponibili da Decreto Genova e legge di stabilità) presentati nel gennaio scorso. In sostanza un Piano Operativo Triennale rafforzato, che prevede nel triennio 2019-2021 l'impegno fra progettazioni e lavori di rispettivamente 337,9, 223,8 e 360,3 milioni di euro, e per il quale l'Authority potrà avvalersi di procedure accelerate, derogando a un'ampia serie di prescrizioni previste nell'ordinario, sulla base, appunto, dei criteri appena formalizzati da Rettighieri.

Di fatto l'ente punta a decuplicare la propria capacità di spesa, dato che il consuntivo 2018 si è chiuso con impegni di poco superiori ai 33,8 milioni di euro. Valore che, come indicato dalla relazione del Collegio dei Revisori dei Conti al bilancio consuntivo 2018, è valso un non esaltante 37% quale indice di realizzazione delle opere (rapporto fra l'importo rendicontato e il bilancio di previsione), sintomo di un nuovo rallentamento dopo che il 52% del 2017 sembrava [aver segnato un'inversione](#)

[di tendenza](#) rispetto al quadriennio precedente, quando mai si era andati sopra il 18%.

Una problematica che gli stessi revisori, stigmatizzando il "sistematico slittamento ad anni futuri di interventi programmati ai quali in sede di bilancio era assicurata comunque copertura finanziaria", ipotizzano esser dovuta in parte "all'efficienza della struttura organizzativa dell'ente" (in particolare all'area tecnica), in parte "a vincoli esterni all'ente stesso, come ad esempio la complessità delle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento delle opere".

I prossimi mesi daranno un responso su tale diagnosi, dato che, secondo quanto predisposto da Rettighieri, ad esempio per l'appalto integrato sugli interventi stradali (che integrerà appunto una decina di interventi in un unico 'contenitore' da oltre 100 milioni di euro) le deroghe dovrebbero consentire di arrivare a firmare il contratto per progettazione ed esecuzione in 6 mesi contro i 46 della procedura ordinaria e ad avviare il cantiere entro 11 mesi.

Numerosissimi (vedasi l'immagine in pagina) gli impegni previsti entro il 2019 (nessuno dei quali ad oggi assunto), fra i quali risultano, come è noto, diversi interventi da tempo programmati e via via slittati. Fra essi il prolungamento e l'ammmodernamento della sopraelevata portuale, che assorbiranno quasi 62 dei 70 milioni di euro a tale scopo stanziati da un accordo di programma per le aree ex Ilva del 2005 e, da poco dopo disponibili, rimasti inutilizzati per oltre un decennio (4 sono serviti

PROGRAMMAZIONE 2019 - 2021 EX ART. 9 BIS L. 130/2018												
ELENCO ANNUALE	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	IMPORTO	Finanziamento								FAS/BISOGNO RESIDUO	TOTALE
			1) risorse pubbliche ex decreto Genova e Legge di bilancio		2) altre risorse pubbliche dell'AdSP		3) risorse di altri soggetti pubblici (RIFI, Società aeroportuali, ecc.)		4) risorse di soggetti privati (ASPL, ecc.)			
			IMPORTO	DESCRIZIONE FONTE	IMPORTO	DESCRIZIONE FONTE	IMPORTO	DESCRIZIONE FONTE	IMPORTO	DESCRIZIONE FONTE		
2019	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri	17.555.000,00	3.355.000,00	DECRETO GENOVA					14.200.000,00	CONTRIBUTO ASPL PER VIADOTTO VOLTRI	17.555.000,00	
2019	Riquilibrare infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Camposso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rognà"/"linea Sommergibile"	10.000.000,00	10.000.000,00	DECRETO GENOVA							10.000.000,00	
2019	Nuova Torre Piloti	14.752.913,75	2.749.199,75	LEGGE DI BILANCIO	11.164.720,00	MUTUO A CARICO STATO CORONA SPA					18.907.913,75	
			845.000,00	DECRETO GENOVA							845.000,00	
2019	Profondamento della sopraelevata portuale e opere accessorie	46.000.000,00			46.000.000,00	ACCORDO CORINGLIANO					46.000.000,00	
2019	Riquilibrare Hennebique	100.000.000,00	10.000.000,00	DECRETO GENOVA							90.000.000,00	
2020	Ammodernamento sopraelevata portuale e adeguamento alla soluzione semplificata nodo San Benigno - nuovo varco Etiopia e quota	15.849.491,10			15.849.491,10	ACCORDO CORINGLIANO					15.849.491,10	
2020	Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bertoldo per intervento accordo sostitutivo	16.500.000,00			16.500.000,00	MUTUO BEI REP.146/2012					16.500.000,00	
2020	Viabilità di collegamento dal piazzale S.Benigno a Calata Bertoldo	31.300.000,00			31.300.000,00	MUTUO BEI REP.146/2012					31.300.000,00	
2021	Ammodernamento e prolungamento nuovo parco ferroviario "Rognà"	4.500.000,00			4.500.000,00	SOVRATTASSA 2021					4.500.000,00	
2021	Fincentri - seconda parte dei progetti e Opere pr	300.000.000,00	50.209.307,85	LEGGE DI BILANCIO	18.454.692,85	DELIBERA CIPF 139/2012					215.000.000,00	
			9.645.000,00	DECRETO GENOVA	6.700.000,00	AVANZO LIBERO					300.000.000,00	
2021	Interventi di adeguamento del Parco Fuori Muro (realizzazione di nuova stazione dotata di binari di 750 metri, elettrificazione degli stessi, messa a norma delle intervie, centralizzazione degli scambi e realizzazione del sistema di segnalamento)	25.000.000,00	4.645.000,00	LEGGE DI BILANCIO							7.000.000,00	
			13.355.000,00	DECRETO GENOVA							13.355.000,00	
2020	Dragaggi sperimentalmente e porto passeggeri	10.000.000,00	10.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO							10.000.000,00	
2019	Censolidamento Statico Ponte del Mille	1.500.000,00	1.500.000,00	LEGGE DI BILANCIO							1.500.000,00	
2019	Studio di viabilità portuale	400.000,00	400.000,00	LEGGE DI BILANCIO							400.000,00	
2019	Nuovo ponte del papa	2.800.000,00	2.800.000,00	LEGGE DI BILANCIO							2.800.000,00	
2019	Dragaggio per il nuovo ponte del papa	3.000.000,00	3.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO							3.000.000,00	
	Water front di levante	10.000.000,00	10.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO							10.000.000,00	
	Redistribuzione Depositi costieri di Camogli/Superba	20.000.000,00	20.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO							20.000.000,00	
2019	Autoparco di Ponente	2.000.000,00			2.000.000,00	ACCORDO CORINGLIANO					2.000.000,00	
	Retroporto di Alessandria	2.000.000,00	2.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO FONDI DEL CONTRIBUTO							2.000.000,00	
2019	Realizzazione completa della strada " La Superba"	18.500.000,00	10.500.000,00	LEGGE DI BILANCIO	4.000.000,00	ACCORDO CORINGLIANO					14.500.000,00	
					4.000.000,00	SOVRATTASSA					4.000.000,00	
	Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra Lato sud	35.000.000,00	15.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO							15.000.000,00	
2020	Nuova diga foranea di Genova - prima fase	300.000.000,00									300.000.000,00	
2019	Primo lotto funzionale (da definire) dell'ampliamento dell'Aerostazione	16.000.000,00	11.500.000,00	LEGGE DI BILANCIO			4.700.000,00	Contratto di Programma Aeroporti di Genova			16.000.000,00	
2019	Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri e Aviatori d'Italia	2.000.000,00	2.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO							2.000.000,00	
	Cabinovia	9.000.000,00	9.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO							9.000.000,00	
2019	Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri e Aviatori d'Italia - SECONDA PARTE	1.000.000,00					1.000.000,00	Programma di Emergenza			1.000.000,00	
	Riquilibrare attuale Aerostazione	937.000,00					937.000,00	Contratto di Programma Aeroporti di Genova			937.000,00	
	Potenziamento del Sistema Sinalamento Bagagli	700.000,00					700.000,00	Contratto di Programma Aeroporti di Genova			700.000,00	
	Stazione Eralli	65.000.000,00					65.000.000,00	RIFI			65.000.000,00	
TOTALE			1.061.294.404,85	202.288.500,90	160.468.903,95	0,00	72.317.000,00		14.200.000,00		612.080.000,00	

per Via della Superba e 2 per l'autoparco che [non sarà però realizzato](#) nelle aree previste 14 anni fa).

Un risultato, ad oggi ancora da raggiungere dal momento che nulla è stato fatto, di cui però ieri sera il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è iscritto il merito.

"Sbloccato il cantiere per la sopraelevata del porto di Genova, opera nata in seguito a un Accordo di programma risalente addirittura al 2005" ha annunciato una nota del MIT, esaltando il decreto commissariale che, in realtà, ha solamente "consentito l'avvio della procedura di affidamento da

parte dell'Autorità di Sistema Portuale". Esattamente come le era stato consentito 14 anni fa dall'accordo di programma, dall'inserimento dell'opera nei POT e dallo stanziamento dei fondi. Speriamo il risultato sia differente.

Andrea Moizo

Aree ex ILVA di Cornigliano, vince Derrick

Il TAR annulla la gara bandita lo scorso ottobre per l'assegnazione dei piazzali in uso a Spinelli (sotto sfratto) per un deposito vuoti



Dopo [il caso ex Mondo Marine](#) di inizio settimana, il TAR di Genova ha sancito che anche un'altra delicata procedura di assegnazione di una porzione delle aree portuali della Liguria occidentale è da rifare daccapo. Il Tribunale Amministrativo ligure, infatti, ha oggi pubblicato la sentenza di accoglimento del ricorso di Derrick in merito alla gara organizzata ad ottobre da Società per Cornigliano per assegnare le cosiddette aree ex Ilva e [sospesa](#) proprio su iniziativa di Derrick un mese dopo. Quest'ultima, partecipata al 51% dalla Contrepaire di Filippo Dellepiane e al 49% da Bolzaneto Container Terminal (joint venture fra le holding degli imprenditori Giulio Schenone e Luigi Negri) contestava l'esiguità del termine stabilito per

la presentazione delle offerte e, più in generale, la carenza di informazioni sull'area del bando. Circostanza che avrebbe configurato un illecito vantaggio nella gara per l'attuale occupante, vale a dire il gruppo Spinelli. Secondo il TAR le manchevolezze del bando sono tali da invalidarlo anche al netto dell'eventuale vantaggio che ne trarrebbe Spinelli: "SpC ha dimostrato di non possedere informazioni dettagliate in merito alla situazione delle aree che formavano oggetto della procedura in questione. Anche prescindendo dall'attribuzione di un vantaggio competitivo all'attuale occupante, la mancata conoscenza delle dotazioni e delle caratteristiche puntuali delle aree da assegnare in concessione preclude, all'evidenza, l'elaborazione

di un'offerta ponderata e adeguata all'interesse della potenziale concorrente e alle sue strategie imprenditoriali. Ne deriva l'illegittimità della lettera d'invito in quanto priva degli elementi essenziali per garantire le necessarie condizioni di trasparenza del confronto concorrenziale e il rispetto del principio della parità di trattamento". La gara annullata fu bandita da Società per

Cornigliano, controllata regionale che gestisce l'area da quando questa fu sdemanializzata e passata alla Regione. In base a un accordo del 2005, SpC avrebbe dovuto bonificarla e consegnarla all'Autorità di Sistema Portuale che, forte di un finanziamento ministeriale di 70 milioni di euro, avrebbe dovuto utilizzarla per realizzarvi autoparco e sopraelevata portuale.

Con l'accordo dell'ente portuale, invece, l'area è stata per anni affittata a Spinelli, che ne ha fatto un deposito per container vuoti e che ancora la occupa malgrado sia il Tar che il Consiglio di Stato abbiano [sentenziato](#) l'illiceità di tale situazione. Scadendo a fine 2018 tale affitto, AdSP, ritenendo

"immaturato" il progetto autoparco, ha deciso di continuare ad impiegare l'area ad usi logistici e nella primavera 2018 si è [accordata](#) con SpC per bandire la gara appena annullata.

Nel frattempo, SpC, dopo mesi di iniziative di parte dell'opposizione in Consiglio Regionale (M5S) per chiedere alla Giunta le ragioni della mancata inerzia sull'occupazione delle aree *sine titulo* da parte di Spinelli, ha rivelato di aver [avviato](#) un contenzioso per lo sgombero, proprio mentre Spinelli adiva le vie giudiziarie contro l'occupazione di un'altra area demaniale da parte di Derrick.

Andrea Moizo

P&I purists since 1959

Genoa, Naples, Ferrara, Monaco, Athens, Istanbul, London

plferrari.com

Annulata la concessione di Palumbo a Savona

Carenze di istruttoria da parte dell'AdSP: accolti dal TAR i ricorsi di Rodriguez Yacht e Monaco Marine contro il rilascio del titolo ventennale sulle aree ex Mondo Marine

Ennesimo colpo di scena nella travagliata vicenda delle aree ex Mondo Marine del porto di Savona.

Il TAR di Genova, infatti, ha accolto i ricorsi separatamente presentati dalle due società di origine francese, Rodriguez Yachts e Monaco Marine, che avevano chiesto l'annullamento, fra le altre cose, degli atti

giudiziarie. Il rilievo principale dei ricorsi di Rodriguez e Monaco Marine ha riguardato infatti il fatto che Palumbo si sia aggiudicato la procedura in forza dell'occupazione delle aree protrattasi per tutto il 2018 e per la conseguente possibilità di far ripartire immediatamente l'attività con continuità dei rapporti di lavoro dipendente in essere.

Un criterio – la tutela dei lavoratori della società fallita – che però l'AdSP non avrebbe adeguatamente contemplato con il summenzionato annullamento del prolungamento della concessione al Fallimento. E che, soprattutto, non avrebbe adeguatamente motivato nell'illustrare la ragione

con cui nel novembre scorso l'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona aveva accolto l'istanza di Palumbo Super Yachts per il [rilascio di una concessione ventennale](#) sull'area fino a fine 2017 occupata da Mondo Marine, fallita a inizio 2018.

Palumbo già nel corso del 2018 aveva operato nei cantieri savonesi, in virtù dell'affitto del ramo d'azienda del Fallimento Mondo Marine, cui l'AdSP aveva prolungato la concessione fino alla fine dell'anno, in vista della procedura competitiva avviata la scorsa primavera e conclusasi appunto a novembre. Già questo [prolungamento](#), peraltro, era stato impugnato con successo dalle due società francesi.

Molto articolati i dispositivi delle due sentenze, su cui hanno riverberato i propri effetti anche le succitate vicende e pronunce

per cui "l'immediata riattivazione del cantiere, con la conseguente possibilità di dare lavoro ai dipendenti, costituisca un motivo assorbente del decidere, senza chiarire l'eventuale possibilità di attivare i cosiddetti ammortizzatori sociali".

Altra carenza istruttoria imputata all'AdSP, poi, ha riguardato gli investimenti proposti dai candidati alla concessione, mancando "la spiegazione della ragione per cui la proposta negoziale di Palumbo è stata considerata più documentata e valutabile".

Posto che un appello con richiesta di sospensione appare quasi scontato, resta da capire quale possa essere il destino dell'area e dei lavoratori oggi impiegati da Palumbo Super Yachts nel momento in cui la sentenza non dovesse essere sospesa.

Andrea Moizo



Salerno (Rina): "Per ora, sulla diga di Genova, chiedo solo un accesso agli atti"

Ancora nessuna decisione definitiva su un possibile ricorso al TAR contro l'affidamento alla Technital, eventualità che per il governatore regionale Toti sarebbe "una sciagura"

Una decisione definitiva, circa un possibile ricorso al TAR contro l'affidamento della progettazione della nuova diga del porto di Genova, da parte di Invitalia, alla società Technital, i vertici del Rina non l'hanno ancora presa.

A chiarirlo a *Ship2Shore*, parlando a margine del convegno Liguria 2022, organizzato a Genova da The European House Ambrosetti e Regione Liguria, è il Presidente e CEO del gruppo genovese Ugo Salerno che, commentando le indiscrezioni riportate dalla stampa locale, precisa: "Per il momento abbiamo effettuato una richiesta di accesso agli atti relativi alla procedura d'aggiudicazione. Non abbiamo ancora deciso se faremo ricorso al TAR o meno. Di conseguenza non saprei nemmeno esprimermi sulle tempistiche di un eventuale ricorso".

Il tema tiene banco nei corridoi di Palazzo Ducale, durante i lavori dell'evento organizzato da Ambrosetti, dopo la notizia riportata da *Il Secolo XIX*, secondo cui il Rina starebbe lavorando ad un ricorso da presentare contro il recente affidamento dell'appalto per la progettazione della nuova diga.

Una decisione, quella di procedere col ricorso, che il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti considererebbe "una sciagura per la realtà in cui Rina opera, per la città di Genova, per il riconoscimento e la fiducia che abbiamo in quell'impresa".

"Quand'anche il Rina dovesse sentirsi vittima di un'ingiustizia, auspico che il sistema dei ricorsi ormai perpetrato dalle imprese, con una manica troppo larga perché il sistema possa tenere, non venga applicato anche in questo caso", aggiunge



Ugo Salerno

il governatore ligure, pregando poi il gruppo genovese "di astenersi". "Capisco le legittime ambizioni e anche la possibili delusioni, ma una gara è una gara e il mondo deve andare avanti. Non credo che il Rina sia stato sottovalutato in questi anni per la propria capacità e appartenenza al territorio. Ora è il momento in cui deve dare il segnale di appartenere alla nostra comunità, e lasciare andare avanti quel progetto nel tempo più breve possibile".

Sull'argomento interviene anche il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, che – premettendo di "non poter parlare nel merito di una singola vicenda" e aggiungendo che "tutte le aziende, come tutte le persone, hanno il diritto di accedere alla giustizia" – assicura: "Ritengo che sia stato fatto un bando in modo scrupoloso. Il problema dei ricorsi nel nostro paese ormai va al di là del caso singolo: fanno parte del panorama nazionale. Esamineremo i rilievi del Rina, ma io spero ancora che si possa trovare un chiarimento sulla vicenda".

Infine arriva la replica formale del Rina: il gruppo, avendo "preso atto della dichiarazione del Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti", conferma che "qualunque nostra iniziativa sarà intrapresa, non solo nell'interesse del Rina, ma anche della comunità. La diga di Genova sarà un'opera di grande delicatezza e complessità. Riteniamo che debba essere progettata ed eseguita da aziende con una competenza indiscutibile nel settore".

Iniziativa che, come chiarito da Salerno, al momento si limita ad una richiesta di accesso agli atti, passaggio evidentemente propedeutico alla decisione definitiva circa un possibile ricorso al TAR.

F.B.

F. RAZETO & CASARETO SPA
FABBRICAZIONE OTTONAMI • HARDWARE MANUFACTURERS

COMUNICAZIONE AZIENDALE

Le relazioni commerciali tra Italia e Cipro passano per lo Shipping

Importante appuntamento per le imprese italiane

Si terrà il 29 Maggio a Limassol una Shipping Business Conference dal titolo "DOING BUSINESS IN SHIPPING – A LANDMARK FOR CYPRIOT-ITALIAN BUSINESS AND COMMERCIAL RELATIONS"

All'evento, organizzato da Sintesi Business Network quale Cypriot-Italian Business Association in collaborazione con la Cyprus Shipping Chamber, parteciperanno il Deputy Minister dello Shipping Natasa Pilides e l'Ambasciatore italiano a Cipro Andrea Cavallari, oltre ai rappresentanti di alcune tra le più importanti aziende italiane e cipriote del settore.

Il programma della conferenza che sarà moderata da Federico Franchina, Coordinatore Shipping and Aviation Committee di Sintesi Business Network, prevede in mattinata, dopo l'introduzione del Segretario Generale dell'Associazione Giuseppe Marino, i saluti istituzionali ed il contributo di qualificati relatori che forniranno una panoramica sul settore e sulle opportunità di interscambio commerciale tra i due paesi.

Gli interventi inizieranno con un quadro generale sul sistema giuridico-fiscale dei due Paesi attraverso gli interventi di Costas Katsaros, partner dello studio legale Emilianides Katsaros e di Cinzia Capizzi, Coordinatore nazionale della Federazione italiana giovani professionisti.

Successivamente Fabrizio Vettosi, consigliere e vicepresidente della Commissione Finanze di Confindustria, illustrerà gli ultimi sviluppi in tema di Ship Finance e, dunque, Giampiero Soncini, CEO della Divisione IB Marine, fornirà una panoramica aggiornata sul tema del



Natasa Pilides

"remote shipping".

Sarà poi la volta di Eugen H. Adami, Managing Director di Mastermind Shipmanagement Ltd e Paul Kyprianou, responsabile delle relazioni esterne del Gruppo Grimaldi, che forniranno una panoramica del settore dalla prospettiva degli operatori ciprioti ed italiani. Chiuderà i lavori il Deputy Minister

dello Shipping Natasa Pilides che esporrà i vantaggi di Cipro come primario Hub nel settore marittimo a livello internazionale, fornendo altresì una visione di insieme sulle relative opportunità e prospettive per i prossimi anni. Nel pomeriggio, dopo un light lunch, si svolgeranno i BtoB meetings finalizzati a sviluppare e consolidare i rapporti professionali e di business tra i partecipanti.

Si tratta di un'occasione unica per aziende e professionisti che operano nel settore per avere un completo quadro di insieme sulle opportunità di business che il Paese offre afferma Giuseppe Marino, Segretario Generale di Sintesi Business Network, che da diversi anni è attiva nella promozione e nello sviluppo delle relazioni economiche, commerciali e professionali tra i due Paesi ed ha ormai consolidato la propria presenza come Cypriot-Italian Business Association.

Ed è proprio lo Shipping, che continua ad essere uno dei settori principali e maggiormente promettenti dell'economia di Cipro, al centro dell'azione del governo come recentemente affermato dal Deputy Minister Natasa Pilides, che, fin dalla sua nomina a marzo 2018, sta ponendo in essere molteplici iniziative finalizzate a sviluppare e consolidare il posizionamento del Paese nell'industria marittima a livello internazionale.



In cooperation with:



DOING BUSINESS IN SHIPPING

A Landmark for Cypriot-Italian Business and Commercial Relations

Limassol 29th May 2019, Amathus Beach Hotel

09:30 – 12:30 Business Conference

Moderator: **Federico Franchina, Shipping Committee, Sintesi Business Network**

09:30 Opening Remarks:

Giuseppe Marino, Secretary General, Sintesi Business Network

H.E. Andrea Cavallari, Ambassador of Italy in Cyprus

Capt. Eugen H. Adami, Board Member, Cyprus Shipping Chamber

10:00 Legal and Tax Framework in Cyprus and Italy: A General Overview

Costas Katsaros, Partner Emilianides Katsaros Law Firm

Cinzia Capizzi, National Coordinator of FGP, Italian Young Professionals Federation

10:30 Finance and Shipping. Latest Development in the Industry

Fabrizio Vettosi, Vice President Finance Commission, Confindustria

10:45 Remote Monitoring in Shipping. New Developments in the Industry

Giampiero Soncini, CEO IB Marine Division

11:00 Shipping business from frontline operator's perspective. Cyprus and Italian Experience

Capt. Eugen H. Adami, Managing Director, Mastermind Shipmanagement Ltd

Paul Kyprianou, External Relations Manager, Grimaldi Group

11:30 Cyprus: A Leading Maritime Center

H.E. Natasa Pilides, Shipping Deputy Minister to the President, Republic of Cyprus

12:00 Closing Remarks

Federico Franchina, Shipping Committee, Sintesi Business Network

13:00 – 14:00 Networking Light Lunch

14:30 – 18:30 Business Meetings

Targeted B2B meetings will be pre-arranged with and among local institutions and participants in order to develop and consolidate relationship among cypriots and italians operators.

For info and registration: segreteria@sintesinetwork.com

With the participation of:



Embassy of Italy
Nicosia

Porti liguri: Ambrosetti a sostegno delle aspirazioni autonomiste di Toti

Al convegno Liguria 2022, tra le proposte avanzate dal think-tank per lo sviluppo dell'economia marittima regionale la prima è quella di decentralizzare la governance degli scali, come vorrebbe il governatore ligure

Genova - Il ruolo determinante dell'economia del mare per il sistema ligure, e lo speculare impatto positivo di questo settore sul tessuto produttivo nazionale, sono ben noti. Ma per far crescere ancora entrambi, e catapultare Genova nel novero delle principali capitali mondiali della 'maritime economy', sarebbe necessario, tra le altre cose, concedere una maggiore autonomia alle istituzioni locali in relazione alla gestione dei porti situati nei territori di competenza.

E' questa una delle proposte avanzate, in occasione del convegno Liguria 2022, da The European House Ambrosetti, il principale think-tank italiano, da tempo consulente della Regione Liguria nella definizione delle linee guida di sviluppo del territorio.

E non può sfuggire, infatti, l'identità di vedute tra la stessa Ambrosetti, che appunto indica tra gli interventi utili a favorire un'ulteriore sviluppo della 'blue economy' regionale un maggior coinvolgimento delle amministrazioni locali nella gestione dei porti, e il governatore Giovanni Toti, che ha più volte rilanciato l'idea di un'unica autorità portuale regionale per i 3 scali liguri e ha poi formalizzato quest'istanza autonomista [all'inizio dello scorso febbraio](#), costituendo anche un [apposito comitato scientifico](#) messo subito al lavoro sul tema.

La premessa su cui questa proposta si basa è contenuta nella visione strategica, messa a punto da Ambrosetti e denominata "Liguria: dal mare alla vita", che poggia su tre pilastri: economia del mare e logistica; turismo e qualità della vita; innovazione,



ricerca e alta tecnologia.

In particolare nell'ambito della maritime economy, oggetto di un'apposita tavola rotonda a cui hanno preso parte Merijn Zondang, direttore di PortXL, World Port Accelerator di Rotterdam, Leonardo Massa, Country Manager Italia di MSC Crociere, Stefano Messina, Presidente di AssAramtori e del Gruppo Messina, e Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Ambrosetti ha ulteriormente certificato il primato ligure a livello nazionale. La Liguria è infatti al vertice in Italia per incidenza dell'economia del mare sul totale (9,2%). Ma la regione è anche la

cio di tutto il sistema economico".

Cosa fare, quindi, per consacrare il sistema dei porti liguri quale polo dell'economia marittima di livello mondiale? Ambrosetti ricorda innanzitutto che Genova, per merito dell'attività di 'advocacy' che lo stesso think-tank italiano avrebbe svolto (così si legge nel report), nel 2019 è stata inserita, al 34° posto, nella classifica delle prime 50° città marittime del mondo stilata da Menon Economics. Posizione che beneficia delle eccellenze nell'ambito della cantieristica navale e della logistica portuale, ma che risente di una debolezza nel settore assicurativo e legale, ambiti in cui infatti, secondo Ambrosetti, sarebbe il caso di intervenire (in realtà, è opinione diffusa tra gli operatori del settore che, se Genova ancora oggi conserva una certa visibilità sullo scacchiere internazionale dello shipping, ciò sia dovuto proprio alla

presenza di un gran numero di professionisti dei servizi all'industria attivi sotto la Lanterna, primi fra tutti proprio quelli dei settori legale e assicurativo; ndr).

Ma la prima delle "proposte di valorizzazione e ulteriore sviluppo del sistema portuale" avanzate da Ambrosetti, come detto, riguarda la governance dei porti (tema attorno al quale peraltro da tempo infervora un articolato dibattito politico), e ipotizza di "dare maggiore autonomia alle autorità locali nella gestione dei porti, sull'esempio delle altre capitali della maritime economy".

I 2/3 delle prime 15 città della classifica di Menon, secondo Ambrosetti, sono infatti caratterizzate da una gestione locale dei rispettivi porti (le prime tre sono Singapore, Rotterdam e Amburgo), mentre solo il terzo restante vede un controllo statale degli scali, che sono comunque dotati di un elevato grado di autonomia. Indicazione che, come detto, è nettamente allineata con gli obiettivi politici dell'attuale giunta regionale sul tema.

Tra le altre proposte di Ambrosetti: sviluppare attività di promozione del sistema portuale ligure all'estero e fare di Genova il porto più 'smart' d'Europa.

Francesco Bottino

prima per numero di imprese cantieristiche ogni 1.000 imprese manifatturiere e per esportazione di prodotti della cantieristica (9,4 miliardi di euro), e rappresenta inoltre il primo sistema portuale nazionale con il 51,9% dei TEUs movimentati a livello nazionale.

L'economia del mare – ha spiegato il CEO di Ambrosetti Valerio De Molli nel suo intervento – costituisce anche un importante volano di crescita e può generare impatti significativi sul territorio, grazie ad un moltiplicatore del 2,8. Ciò significa che per ogni euro speso in beni, servizi, investimenti o esportazioni del cluster marittimo, vengono generati 2,8 euro a benefi-



Satta entra nel comitato di gestione genovese al posto del collega Parola

Il dimissionario componente dell'organo portuale entra a far parte della struttura tecnica di missione del MIT

Avvicendamento fra accademici nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: entra Giovanna Satta ed esce Francesco Parola come rappresentante della Regione. Quest'ultimo entra a far parte della Stru-

ture) sostituisce come detto Francesco Parola, docente di Economia e gestione delle imprese di trasporto, che ha rassegnato le dimissioni in quanto [nominato tra i 14 esperti componenti della Struttura Tecnica di Missione](#) del ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti, organismo di indirizzo e pianificazione in materia infrastrutturale.

“Ringrazio il professor Parola per l'impegno profuso nell'ambito del Comitato di gestione dell'Autorità Portuale e rivolgo al professor Satta l'augurio di buon lavoro” sono state le parole di Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria.

Nel decreto di nomina si sottolinea che Satta è “persona idonea a ricoprire l'incarico in quanto esperta e qualificata nel settore dell'economia dei trasporti e portuale per l'attività di ricercatore presso l'Università degli Studi di Genova e con conoscenze acquisite in tali materie per gli incarichi ricoperti, le pubblicazioni e le funzioni di responsabile scientifico”. Secondo quanto previsto dalla legge 84/94, i membri del Comitato durano in carica per un quadriennio rinnovabile una sola volta.

N.C.



tura Tecnica di Missione del Ministero dei trasporti.

Ad annunciarlo è stato il presidente della Regione Liguria che in una nota ha scritto di aver “firmato il decreto di designazione di Giovanni Satta quale componente di competenza regionale nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale”.

Satta, ricercatore del Dipartimento di Economia dell'Università di Genova e del Ciel (Centro italiano di eccellenza sulla logistica, i trasporti e le infrastru-

Trieste e Venezia porti specchio dell'economia europea

Nel primo trimestre 2019 lo scalo giuliano tiene malgrado rallentamento tedesco e crisi turca grazie ai treni per Centro ed Est Europa mentre quello veneto sconta la crisi industriale italiana

I dati trimestrali resi noti in questi giorni dalle Autorità di Sistema Portuale di Venezia e di Trieste offrono una significativa descrizione dello stato di salute dell'economia italiana in rapporto a quella dei paesi vicini.

Nel capoluogo giuliano, dove il traffico è particolarmente legato a caricatori e operatori centro ed est europei (emblematica la crescita del movimentato ferroviario: 17,57% e 2.670 treni movimentati), si è registrata nei primi tre mesi dell'anno una tenuta dei volumi (15,1 milioni di tonnellate, +0,12%). Quello veneto, invece, ha chiuso a 6,47 milioni di tonnellate, segnando un -5,8% rispetto al primo trimestre del 2018. “Nel primo trimestre 2019 i traffici dei porti veneziani, che sono scali a vocazione principalmente industriale, hanno risentito della flessione della produzione che ha interessato l'economia italiana nell'ultimo trimestre del 2018. Il rallentamento dell'economia nazionale e la riduzione degli ordini ha significato, infatti, una minore importazione di materie prime e ridotte esportazioni di prodotti finiti verso i paesi extra-UE attraverso il gateway portuale veneziano” ha ben sintetizzato Pino Musolino, vertice dell'ente portuale veneziano.

I dati merceologici confermano la bontà dell'analisi. A Venezia infatti il dato peggiore ha riguardato il dry bulk con un calo del 16,4% a 1,77 milioni di tonnellate, seguito dalle rinfuse liquide a -4,7% per 2,2 milioni di tonnellate. Parzialmente consolatorio il general cargo, con 2,4 milioni di tonnellate (+2,4%), carat-



Il presidente del porto triestino Zeno D'Agostino a bordo di un locomotore portuale, fattore chiave della tenuta dei volumi dello scalo

terizzato dal buon andamento di container (+3,1% per 1,4 milioni di tonnellate) e breakbulk (+8,6% per 0,62 milioni di tonnellate) e da quello negativo dei ro-ro (-7,4% per 0,43 milioni di tonnellate). Quanto a Trieste, il -1,77% delle rinfuse liquide (10,3 milioni di tonnellate) sembrerebbe indicare la perdurante stagnazione dell'economia tedesca (0% nell'ultimo trimestre per il PIL di Berlino), cui tali prodotti sono principalmente destinati. Per contro l'ottimo risultato nei container (+16,9% per 2,1 milioni di tonnellate) e nelle rinfuse secche (+58,3% per 0,63 milioni di tonnellate) sembrano

denotare la vivacità di altri mercati serviti dal porto giuliano.

Nota stonata il -24,25% nei ro-ro (1,7 milioni di tonnellate). Anche in questo caso motivato dal trend di un'economia straniera quale quella turca. Il grave rallentamento registrato nel 2018 ha ridotto i volumi di scambio con l'Europa e il contestuale deprezzamento della lira turca, inoltre, ha portato a squilibrare i flussi di traffico, con un calo delle importazioni verso la Turchia maggiore di quello delle esportazioni turche destinate allo sbarco a Trieste.

A.M.

Musolino indica la via per bloccare il GPL a Chioggia

Il presidente dell'AdSP si schiera con il MISE nella battaglia contro il deposito di Costa Bioenergie



“Se fosse stato chiesto a me se si può fare una cosa del genere in quel posto, avrei risposto ‘neanche morto’”.

A rilasciare la dichiarazione a *La Nuova Venezia*, a valle di un incontro pubblico tenutosi a Chioggia, è stato Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale che amministra il porto di Venezia e quello clodiense, chiamato a esprimersi sulla spinosa vicenda del nuovo deposito GPL. La cui realizzazione da parte di Costa Bioenergie (gruppo Socogas) è in dirittura d'arrivo, dopo che il tentativo di bloccarla per via giudiziaria da parte del Comune è stato [frustrato](#) sia al Tar che al Consiglio di Stato. Il Ministero dello Sviluppo Economico, che aveva [tentato](#), insediandosi Luigi Di Maio, di ribaltare la posizione dell'amministrazione precedente, cercando un modo diverso per fermare l'investimento aveva tirato in ballo l'AdSP e il Piano Regolatore Portuale, [suscitando](#) però la reazione infastidita di Musolino.

Il quale, nel frattempo, sembra tuttavia aver convenuto con la lettura del MISE di quanto avvenuto col processo autorizzativo del deposito: “Mi sono preso la briga di leggere la mole di documenti che il comitato No GPL mi ha fornito e devo dire che ne emerge un filotto di distrazioni amministrative dal 2012 a oggi che se uno volesse esser malizioso... Si dice che tre indizi fanno una prova, qui di indizi ce ne sono, a volte non servono errori palesi, bastano omissioni, basta non vedere nel momento giusto. Si parte da una stazione di bunkeraggio di 1.350 mc di gasolio, perfettamente compatibile col contesto, e si arriva nell'arco di sei mesi a un deposito di GPL da 9mila mc”. Non è tutto, perché il presidente del porto, pur ribadendo l'impossibilità di “scaricare sull'AdSP la risoluzione del problema”, ha suggerito al MISE una via d'uscita: “Non so perché nessuno lo abbia detto prima. Io ho solo letto il decreto autorizzativo e ho trovato la norma che, secondo me, rap-

presenta l'ultima possibilità di bloccare il deposito GPL” ha dichiarato a *Il Gazzettino*, spiegando all'altra summenzionata testata veneziana che il decreto prevede che “alla fine dell'opera siano nominate due commissioni interministeriali che dovranno valutare i requisiti (di sicurezza, ndr) per la messa in funzione, a partire dal rispetto della Seveso 3. Qualcuno dovrà iniziare a mettere delle firme: chi lo farà? Se fosse chiesto a me, io non firmerei”.

A.M.

Livorno, Azimut Benetti potrà realizzare i suoi yacht

Il TAR di Firenze ha accolto la sospensiva chiesta da Azimut Benetti. Gli atti dell'Autorità di Sistema Portuale, che aveva prima [contestato l'occupazione abusiva](#) di alcuni spazi da parte di Azimut Benetti e chiesto il ripristino e poi respinto la richiesta di occupare temporaneamente tali aree pubbliche, sono stati sospesi. In attesa del merito, che sarà discusso a ottobre, il TAR ha stabilito che Azimut potrà operare negli spazi in questione, “stante l'esigenza di completamento della realizzazione degli yacht in allestimento, non venendo in considerazione preminenti interessi pubblici che giustifichino gli atti gravati”. Da capire cosa accadrà, tuttavia, se nel frattempo l'AdSP dovesse chiudere la gara che ha tali aree ad oggetto assegnandone la concessione all'altro aspirante candidato, Jobson Italy.

Istituita la 16ma Autorità di Sistema Portuale italiana

Mario Mega nominato presidente della port authority dello Stretto di Messina

Il Governo italiano ha aggiunto un'Autorità di Sistema Portuale alle 15 previste dalla legge di riforma portuale entrata in vigore nel 2016. Ad annunciarlo è stato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che in una nota ha annunciato la nomina di Mario Paolo Mega nel ruolo di presidente della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. “Grazie a questa nomina la 16esima autorità portuale diventa così pienamente operativa” spiega il dicastero romano guidato da Danilo Toninelli.

“La scelta, notificata alle due Regioni coinvolte per l'intesa (Sicilia e Calabria), arriva al termine della procedura di raccolta di manifestazioni di interesse avviata lo scorso 6 marzo, ed è maturata dopo una lunga e attenta valutazione dei numerosi curricula giunti al MIT” prosegue la nota. “Mega ha una comprovata esperienza non solo nel settore dell'economia dei trasporti e portuale, ma nello specifico all'interno di un'autorità portuale. È infatti un ingegnere dalla indiscutibile professionalità, attualmente dirigente tecnico del servizio infrastrutture, innovazione tecnologica e pianificazione strategica dell'Autorità portuale di Bari, istituzione per cui lavora dal 2003. Negli anni è stato, tra le altre cose, anche componente del Comitato tecnico di



Mario Paolo Mega

Assoporti per le materie dell'innovazione tecnologica e la creazione di sistemi Its”. Con la scelta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la 16esima Autorità di sistema portuale potrà operare per garantire il giusto rilancio ai porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, che le fanno capo, e lo sviluppo dell'economia dell'area strategica dello Stretto.

N.C.



Soluzioni

software

per lo shipping

www.omnainformatica.it

09/05/2019

Onorato punta al tris in Germania

Trattativa avviata per il noleggio della gemella di Alf Pollak e Maria Grazia Onorato che il cantiere Flensburg consegnerà a settembre

Voci insistenti riportate nei giorni scorsi dalla stampa tedesca sostengono che anche il ro-ro Leevsten, che il cantiere navalmeccanico tedesco Flensburg ha varato poche settimane fa e che sarà consegnato a settembre al committente (il gruppo Siem, azionista del cantiere stesso), sarà impiegato “nel Mediterraneo da una compagnia italiana”.

L'identikit risponde naturalmente a quello del gruppo Onorato, protagonista di [un'articolo-lata operazione di noleggio](#) a lungo termine su Alf Pollak e Maria Grazia Onorato, le due

più recenti gemelle di Leevsten. Che, come pare sia già stato deciso per quest'ultimo, erano state dotate di scrubber presso il cantiere Fayard di Odense, in Danimarca. Dal quartier generale milanese per il momento arriva però solo un no comment. La trattativa, nondimeno, ha trovato riscontri a livello brokeristico, sebbene fino alla scorsa settimana la nave fosse ancora sul mercato, in ragione del mancato incontro fra domanda e offerta. Di certo, come si nota dalla foto in pagina (tratta dal sito Shipspotting e risalente a pochi

giorni fa), per il fumaio del Leevsten è stato scelto lo stesso particolare azzurro che caratterizza quello dei fumaio di Alf Pollak e Maria Grazia Onorato: scaramanzia di un cantiere che, data una non floridissima situazione finanziaria (annunciata a fine aprile una riduzione di orario per i dipendenti), ha una certa fretta di piazzare una nave pronta fra quattro mesi o c'è qualcosa di più, magari anche a riguardo dell'ultima nave della serie, in consegna a inizio 2020?

A.M.



Leevsten (Onorato Armatori) Foto pubblicata da Eckhard Uhrbrock sul sito Shipspotting

FERRY

06/05/2019

Sulla pubblicità ingannevole sostanziale pareggio fra Onorato e Grimaldi

Il Tribunale dà ragione all'armatore di Moby e CIN Tirrenia sulla concorrenza sleale, ma non gli riconosce il danno

Dopo che nel marzo 2016 il Giuri dello IAP - Istituto di Autodisciplina Pubblicitaria [aveva riconosciuto](#) come ingannevole una pubblicità del Gruppo Grimaldi rivolta ai passeggeri del mercato sardo, ad ana-

loga conclusione è arrivato il Tribunale di Milano.

Secondo i giudici la campagna ha costituito un atto di “concorrenza sleale” a danno di Moby che – come nel caso dello IAP – li

avevano aditi. Da qui la decisione della corte di inibire a Grimaldi la diffusione con qualunque mezzo dei messaggi promozionali in questione, con la fissazione, in caso di violazione, di una penale di 10mila euro per ogni giorno di reiterazione della condotta. Per contro, però, il Tribunale ha respinto la richiesta risarcitoria del danno presentata da Moby, “perché infondata”.

Compensate inoltre le spese di lite, l'unico aggravio per Grimaldi è stato quello di sostenere l'onere di pubblicazione su due quotidiani e un periodico di epigrafe e dispositivo della sentenza, risalente allo scorso agosto ma per l'appunto resa pubblica solo nei giorni scorsi a mezzo stampa.

A.M.



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

Il traghetto Aurelia di SNAV in avaria al largo della Croazia

Per rimorchiare la nave, recentemente passata da Tirrenia al gruppo MSC, è intervenuto un mezzo del gruppo Scafi

Disavventura in Adriatico, che ha richiesto anche l'intervento di un rimorchiatore del gruppo Scafi, per l'Aurelia, traghetto che MSC ha [recentemente rilevato da Tirrenia](#), e che stava operando sulla linea di collegamento tra Ancona e Spalato (Croazia) per conto della controllata SNAV. Il ro-pax – costruito da Fincantieri a Castellammare di Stabia nel 1980, ha una stazza lorda di 14.300 tonnellate ed è in grado di trasportare 2.200 passeg-

geri e circa 1.000 metri di carico rotabile – era partito ieri sera dal porto marchigiano, e avrebbe dovuto raggiungere lo scalo croato nelle prime ore del mattino di oggi. Ma durante la notte, come ha poi confermato la stessa SNAV in una nota, "l'Aurelia ha registrato un'avaria ai motori, a circa 40 miglia al largo di Spalato". La compagnia ha quindi precisato che a bordo della nave, che trasportava circa 250 passeggeri, "è presente l'elettri-

cità, i negozi sono aperti e i servizi sono attivi. Il Comando della nave ha agito con rapidità per garantire la sicurezza della nave, dei passeggeri e dell'equipaggio, e sta ricevendo costante supporto da terra. Il Comandante sta tenendo pienamente informati i passeggeri riguardo alla situazione e alle misure adottate per superare la difficoltà. SNAV desidera scusarsi con i passeggeri per il disagio e per il ritardo subito".



SNAV – dovrebbe arrivare in serata".

Secondo i siti di tracking AIS, il rimorchiatore che ha approcciato e agganciato l'Aurelia è il Pollux, tug battente bandiera croata di proprietà della compagnia Jadranski Pomorski Servis, controllata del gruppo italiano Scafi che effettua il servizio di rimorchio portuale nei porti croati di Rijeka, Pula, e Zadar (Zara).

F.B.

Poco prima delle 15 di oggi, come previsto, il traghetto è stato agganciato da un rimorchiatore, che lo trainerà fino a Spalato, "dove – secondo le previsioni di

BULKER

07/05/2019

D'Amico conferma: ceduta una bulk carrier del 2004

La Medi Vitoria passa in mani cinesi per circa 8 milioni di dollari



La shipping company irlandese d'Amico Dry, controllata del gruppo italiano d'Amico Società di Navigazione, ha portato a termine in questi giorni la cessione della propria nave bulk carrier più datata. Più nello specifico si tratta della Medi Vitoria, una Kamsarmax bulk carrier da 80.200 tonnellate di portata lorda, costruita nel

2004 dai cantieri giapponesi Imabari e attualmente battente bandiera liberiana. Dal Gruppo d'Amico arriva conferma che "la nave è stata ceduta ad acquirenti cinesi per circa 8 milioni di dollari". Secondo quanto riportano alcuni broker navali il prossimo proprietario della nave dovrebbe essere la società cinese Grand Ocean Ship-

ping. Al momento non è dato sapere con maggiore precisione chi siano gli acquirenti con gli occhi a mandorla.

Per la shipping company attiva nel dry bulk controllata dai cugini Cesare e Paolo d'Amico si tratta della quinta cessione di navi bulk carrier negli ultimi sei mesi, coerentemente con il consueto programma di ringiovanimento della flotta che impone alla società la dismissione del naviglio che raggiunge i 15 anni d'età. Si può dire però che queste quattro cessioni sono state interamente compensate in parallelo dall'acquisizione del completo controllo da parte di D'Amico Dry delle quattro Supramax bulk carrier fino a pochi mesi fa oggetto della joint venture dACC Maritime ([da poco sciolta](#)) con Coeclerici.

Nicola Capuzzo



Il treno merci Cina-Italia è già sul binario morto

Interrotto subito dopo la partenza il collegamento con Melzo e FELB ha chiuso la propria sede in Italia anche se non abbandona il mercato locale

La nuova Via della Seta fra Cina e Italia ha perso il treno. Risulta infatti sia stato già interrotto il collegamento ferroviario diretto fra Chengdu e Melzo (Milano) commercializzato da FELB Italia e [avviato a inizio febbraio](#).

La conferma arriva direttamente dagli uffici austriaci di FELB (Far East Land Bridge), l'operatore MTO emanazione delle ferrovie russe RZD che lo scorso autunno aveva effettuato con successo un primo test sperimentale e a inizio anno

aveva annunciato l'avvio di quello che, secondo le intenzioni, avrebbe dovuto essere inizialmente un collegamento regolare con frequenza quindicinale e successivo upgrade a settimanale. La capacità del treno era di 40 container e il transit time poco superiore a due settimane per coprire una distanza di circa 10mila chilometri attraversando Kazakhstan, Russia, Bielorussia, Polonia e Austria, prima di raggiungere l'Italia.

“Teniamo a rassicurare sul fatto che FELB

è ancora e sarà presente sul mercato italiano, che per noi è molto importante” premette Alexander Mironow, direttore marketing di FELB Austria. “Proprio per l'importanza di questo mercato avevamo avviato un treno pilota diretto fra Italia e Cina ma ancora oggi offriamo connessioni fra questi due paesi via Duisburg e siamo presenti sul mercato italiano con il nostro nuovo rappresentante commerciale Sergio González”.

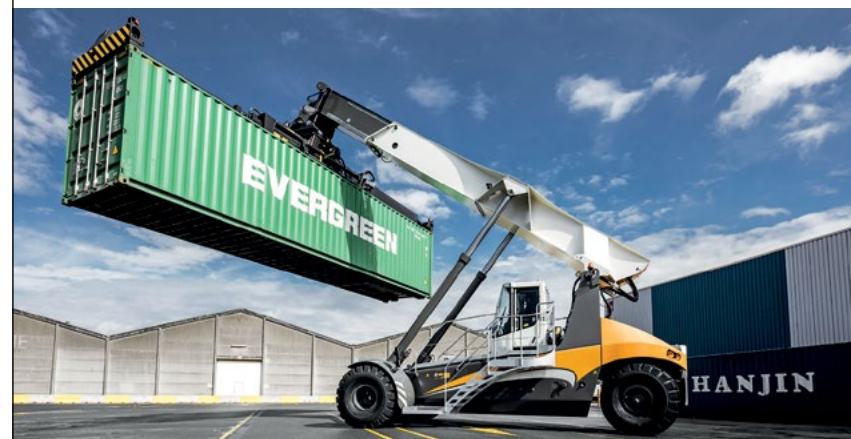
Implicitamente confermata, dunque, anche la notizia che la controllata FELB Italia, che aveva un proprio ufficio a Milano, ha chiuso i battenti, così come hanno trovato fondamento le indiscrezioni che davano per certa l'uscita dall'azienda del responsabile per il mercato italiano Nicola Cavasin (al vertice fin dall'apertura nel nostro Paese [avvenuta nel 2016](#)), nel frattempo accasatosi in Rail Cargo Group.

Di fatto quindi la società controllata dalle ferrovie russe RZD non si ritira completamente ma ridimensiona le proprie risorse dedicate all'Italia, che sarà ora servita dalla Cina (con un transit time di poco superiore ai 20 giorni) con trasbordo in Germania, a Duisburg, e collegamento da e per Busto Arsizio (Varese) grazie al network dell'operatore intermodale Hupac.

Nicola Capuzzo



Vivere il progresso.



Mac Port Srl

Via Fiorenzi, 1 – Porto San Vitale
48122 Ravenna – Italia
Tel.: +39 0544 684069
macport@macport.it
www.macport.it

Liebherr-MCCTec Rostock GmbH

Liebherrstraße 1
18147 Rostock - Germany
Tel.: +49 381 6006 5020
maritime.cranes@liebherr.com
www.liebherr.com
www.facebook.com/LiebherrMaritime

LIEBHERR

Danesi (VTE) strizza l'occhio alle ferrovie straniere

Gentile (RFI) promette nodo di Genova e quadruplicamento della linea Voghera-Milano entro cinque anni

Il porto di Genova dal 2023 sarà concretamente in grado di aggredire i mercati contendibile del Centro Europa e il suo principale terminal container, vale a dire il Voltri Terminal Europa di Prà, strizza già l'occhio alle imprese ferroviarie straniere ([con cui peraltro ha iniziato a collaborare già dallo scorso autunno](#)).

In occasione di un'intervista andata in onda sull'emittente locale Primocanale l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, ha affermato che "il nodo ferroviario di Genova e il Terzo Valico saranno accorpati e pronti per l'inizio del 2023". Inoltre ha spiegato che questo accorpamento di due appalti "non comporterà alcun aumento di costi". Fra i temi dell'intervista c'è stato anche la realizzazione del quadruplicamento ferro-

viario tra Genova e Milano e a questo proposito Gentile ha precisato che l'opera "è divisa in tre blocchi diversi. Il primo è la Rogoredo - Pavia dove siamo alla progettazione definitiva, questo tratto ha un costo di 900 milioni di euro e una fine lavori prevista nel 2024. Il secondo blocco è il Tortona - Voghera, dove siamo in fase avanzata di progettazione e un valore di 600 milioni di euro; dovrebbe finire nel 2025". Stesse tempistiche del Terzo Valico (2023) per il completamento anche del nodo di Tortona e i lavori alla rete ferroviaria al Campasso.

In platea ad ascoltare le parole del numero uno di RFI c'era anche Alessandro Pitto, presidente dell'associazione degli spedizionieri genovesi (Spediporto), che ha cercato di guardare il bicchiere mezzo pieno

evidenziano come le quote di trasporto intermodale dello scalo (15-20%) siano in linea con gli altri maggiori porti europei.

Chi si frega già le mani guardando al futuro è invece Gilberto Danesi, amministratore delegato di PSA Italia, il gruppo che controlla il Voltri Terminal Europa di Genova Prà, perché tra fine 2019 e inizio 2020 vedrà completato il raddoppio del binario d'accesso alle banchine del proprio terminal ma, soprattutto, perché i lavori infrastrutturali alla rete destinati a essere realizzati nei prossimi anni apriranno nuove importanti opportunità di mercato. "Sono felice perché dalle parole di Gentile (RFI) la data del 2023 per il completamento del nodo ferroviario di Genova è una data vicina e questo avrà un impatto interessante sul nostro terminal e sulla portualità genovese e italiana. Apre la strada anche ad altri investimenti che noi potremmo fare" ha spiegato Danesi.

Sempre nel 2023 dovrebbe prendere forma anche il nuovo fascio di binari da 750 metri di lunghezza alla stazione Voltri Mare che richiederà anche l'abbattimento dell'attuale viadotto che collega l'autostrada al terminal di Prà. "Ci sarà prima la costruzione del nuovo viadotto e poi l'abbattimento del vecchio, perché dovranno essere rimossi i piloni dove saranno realizzati i binari" ha aggiunto il numero uno di PSA. "Avere treni da 750 metri significa che il costo per TEU trasportato crolla, poi questi convogli sono a standard europei e dunque da Prà potranno arrivare direttamente a destinazione in Europa. Senza dover essere rilanciati da altri interporti". E proprio qui sta, secondo Danesi, il fattore chiave che renderà maggiormente competitivi i collegamenti via treno dalle

banchine di Prà direttamente al Centro Europa e viceversa: "Nel 2023 i 7 binari da 750 metri ci permetteranno di fare treni che arriveranno direttamente a destino, partendo da Prà raggiungeranno Svizzera, Austria e Germania. Questo potrebbe portare a un'area di cattura dei contenitori ben più ampia di quella che abbiamo oggi". Non solo: "Il vantaggio, poi, potrebbe essere che operatori ferroviari stranieri vengono a prendere e a portare i contenitori. Non solo gli operatori nostrani, ma anche altri player dall'estero. Perché tutto il mercato si apre e diventa facilmente raggiungibile. Allora veramente il transit time

della merce diventa significativo se tutto funziona. Se insieme all'infrastruttura, l'hardware, anche il software funziona bene, quindi mi riferisco ai controlli doganali che dovranno essere veloci e rapidi come su (in Nord Europa, ndr)".

L'ultima stoccata il numero uno di PSA in Italia la riserva ai lavoratori: "Noi come PSA abbiamo il terminal ad Anversa, in Belgio, e vediamo che tutto gira velocemente, la gente lavora 24 ore. Qui bisogna che noi italiani iniziamo a lavorare. Su guadagnano di più ma lavorano. Qui qualche problema con il lavoro lo abbiamo".

Nicola Capuzzo



Maximise fuel efficiency with Hempel SHAPE

Discover transparent, cost effective solutions that deliver documented fuel savings, no matter the age, size and operating patterns of the vessels.

SHAPE.hempel.com



Ciliegina estera sulla torta di InRail per il decimo compleanno

L'impresa ferroviaria privata guidata da Porta celebra in pompa magna il primo decennio d'attività dal nuovo presidio dell'officina di Udine e punta decisa al mercato della Slovenia

Dal nostro inviato

Udine – È stata festa davvero grande al nuovo *compound* friulano di InRail, che ha invitato oltre 200 persone, dalle maggiori istituzioni politiche territoriali agli operatori del settore ferroviario, colleghi, clienti, fornitori e partner, oltre naturalmente ai dipendenti, per celebrare molto più di un semplice anniversario di attività aziendale.

Il sottotitolo della 'convocazione' - l'inau-

gurazione della nuova officina di Udine – in realtà celava una cerimonia in pompa magna e, *dulcis in fundo*, oltre ad una torta propriamente detta, la classica 'ciliegina' su quest'ultima della novità assoluta dell'apertura ad un nuovo mercato internazionale, anche se a quanto ci risulta in realtà convogli trainati dai locomotori rosso-azzurri erano già stati circolati verso la Slovenia nel febbraio 2013.

"In effetti ci aspettiamo molto da questa iniziativa estera" conferma a *Ship2Shore*,

a margine della fastosa celebrazione dei primi 10 anni di attività, Guido Porta, Presidente di InRail. "A inizio marzo abbiamo ottenuto il certificato di sicurezza per operare anche in Slovenia ed abbiamo già assunto i primi 6 macchinisti sloveni, perché occorre averne di nazionalità locale. Confidiamo di potere avviare a fine giugno i primi servizi sulla relazione Nova Gorica-Villa Opicina. Saremo la prima impresa ferroviaria privata in assoluto – perché non possiamo confrontarci

segue a pag. 18



ESTRATTO AVVISO DI VENDITA

Bambini S.p.A. (già Bambini s.r.l.)

in concordato preventivo con continuità aziendale
omologato dal Tribunale di Ravenna in data 13 luglio 2018

**Vendita con procedura competitiva
ed eventuale asta
05-06/06/2019 alle ore 12:00**

Notaio dott. Ciro Francesco De Lorenzo

È stata ricevuta da parte di un potenziale acquirente proposta di acquisto per le motonavi tipo crew boat denominate "MARE VERDE", bandiera Italiana, registrata a Ravenna, costruita nel 1980 e "MARE ROSSO", bandiera Italiana, registrata a Ravenna (LOTTO UNICO) al prezzo di 700.000,00 USD (settecentomila dollari USA).

Eventuali ulteriori offerenti che fossero interessati ad acquisire le suddette unità navali, potranno presentare offerta irrevocabile di acquisto in busta chiusa, secondo le modalità meglio dettagliate nell'avviso di vendita integrale scaricabile integralmente dal seguente ftp: <http://www.bambinispaspa.it/download/avvisorosver.zip>, entro il giorno **04/06/2019 alle ore 12:00**, presso lo studio del notaio dott. Ciro Francesco De Lorenzo, sito in piazza Caduti per la Libertà n° 21 – 48121 Ravenna RA.

L'Amministratore Unico
Gianluigi Bambini

segue da pag. 17

con le emanazioni delle potenti compagini ferroviarie statali – in grado di operare autonomamente in Slovenia” esprime tutta la sua soddisfazione il nume tutelare della ferrovia ligure-friulana, senza nascondere che anche InRail, proprio in tema di personale specializzato, subisce la politica aggressiva dell’operatore *incumbent*.

“Soffriamo, come altre imprese ferroviarie private, l’attitudine di Mercitalia, che ci sottrae, con la lusinga di contratti migliorativi, i macchinisti che noi abbiamo fati-

giochiamo la nostra nuova scommessa. Abbiamo rilevato un paio di anni fa l’impianto in condizioni pietose di totale abbandono, con alberi cresciuti al centro dei binari, edifici fatiscenti e diroccati. Abbiamo già investito 3 milioni di euro per riattare 4 dei 5 locali che compongono il complesso (officina per manutenzione dei locomotori, officina per manutenzione dei moduli passeggeri, magazzino, aule di formazione e spogliatoi), ed altri 800mila euro saranno destinati a rinnovare la palaz-



cosamente formato; questo si traduce per noi in un costo addizionale” ammette il manager ed imprenditore genovese, che peraltro non si fa certo rovinare la festa (su cui la società ha investito una cospicua cifra, ottenendo peraltro una rilevante cassa di risonanza come ritorno di immagine) da questo pensiero di concorrenza non del tutto *fair* cui comunque più o meno tutte le imprese aderenti a Fercargo sono soggiate.

“Su questa infrastruttura di Via Giulia, estesa su una superficie di 15.000 metri quadrati, che abbiamo rilevato dopo tanti anni di trattativa faticosa, e che sotto la gestione del Gruppo FS di Moretti sembrava impossibile riuscire ad ottenere,

zina degli uffici. Un’intensa operazione di recupero, riqualificazione e restauro che ha comportato un anno di lavori. Gli investimenti sono stati propiziati da un finanziamento della Banca di Cividale, mentre la finanziaria regionale Friulia, che pure aveva supportato la newco quando era start up, non è più parte della compagine societaria dopo avere partecipato al capitale azionario col 35% per 5 anni”. L’impianto – che nasce dal recupero di una storica officina ferroviaria: sul sito è infatti possibile ammirare due pompe di fine ‘800 per il rifornimento idrico delle locomotive a vapore - a pieno regime, sarà in grado di operare contemporaneamente su 8 locomotori e potrà garantire il ricovero di



macchine per la manutenzione preventiva, la manutenzione correttiva, il lavaggio e le revisioni. L’officina è raccordata alla rete ferroviaria nazionale con un modulo di 210 metri conforme al ricovero e alla manutenzione di moduli treni passeggeri. Il sito è composto da area coperta di 6.000 metri quadrati, un parco ferroviario composto da 11 binari e area di lavaggio delle locomotive di 500 metri quadrati.

La nuova officina amplia il network di strutture per la manutenzione del materiale rotabile che comprende l’officina MaRe-Ser presente nel Porto di Genova e di

Savona/Vado e l’officina ODA di Arquata Scrivia (Alessandria).

Con sede legale e amministrativa a Genova e sedi operative a Udine e Nova Gorica (Slovenia), la società si avvale di un organico di 120 dipendenti tra istruttori accreditati per la formazione del personale, agenti esperti nelle attività di preparazione e condotta dei treni ed una sala operativa multilingua per la gestione del traffico, ed è parte di una rete di aziende affiliate attive nella logistica ferroviaria che riunisce 16 società distinte e conta 350 dipendenti per un volume d’affari complessivo di 60

milioni di euro. InRail ha chiuso il 2018 con un fatturato di 31 milioni di euro.

“È un dato abbastanza stabile, che varia dai 30 a 33 milioni di euro. La redditività annuale dipende spesso da fattori esogeni, ad esempio di recente siamo stati molto penalizzati dalla chiusura per 4 mesi del valico di Tarvisio” spiega Porta, che annota come le merci che più tirano il business in questo momento sono i cereali, nei quali InRail è leader, e che consentono di fare i cosiddetti ‘treni pesanti’. “Una parte dei nostri carichi sono assicurati dai nostri due azionisti industriali, le società ABS (Acciaierie Bertoli Safau) Danieli e Fantoni, che contribuiscono ad un 20% di traffico garantito”.

Come si ricorderà, InRail infatti nasce nel 2009 dalla confluenza di interessi provenienti da due diverse sponde: da un lato i tre soci fondatori individuali del 2006 Guido Porta, Lucio Gentile e Germano Boni, che oggi fanno parte di Tenor Srl (63%); dall’altro il binomio industriale Danieli-Fantoni, che nel 2008 avevano costituito Inter-Rail Spa (37%), con Amministratore Delegato Tullio Bratta.

“Il nostro primo treno data al 9 febbraio 2009, anche se la gestazione era stata biennale, perché, come si sa, costituire una nuova impresa ferroviaria in Italia non è pratica di immediata risoluzione burocratica. Ogni singola linea nazionale sulla quale siamo stati abilitati da ANSF ce la siamo dovuta guadagnare km per km, certificando macchine e personale” rammenta il Presidente. “Oggi InRail è una realtà consolidata, capace di trasportare tutte le merciologie di prodotti, fornendo servizi che puntano alla qualità, perché la nostra immagine è il



Locomotore con livrea nell’interpretazione dell’artista Panzarini

segue a pag. 19

segue da pag.18

miglior fattore competitivo, più del prezzo. Disponiamo di 14 locomotori che devono girare per almeno 120.000 km annui per essere redditizi, e serviamo anche porti lontani dalla nostra area di maggiore interesse (il Nord Italia) quali Gioia Tauro e Taranto.

Insieme alla sister company Fuorimuro Srl, che cura in esclusiva le manovre ferroviarie nel porto di Genova e che effettua collegamenti regolari anche sulla rete nazionale, ed alla società FUC Ferrovie Udine Cividale, con la quale siamo apparentati – in passato ci siamo avvalsi della sua officina, prima di insediarci qua – possiamo mettere in campo una forza motrice di 16 locomotori elettrici, 5 locomotori diesel e 30 locomotori per manovre” prosegue il suo appassionato racconto della



Fedriga, Pizzimenti, Porta, Gentile, Boni

breve ma ricca di eventi storia di InRail il suo portavoce.

“Oltre a ciò ci pregiamo di poter offrire al mercato tre servizi innovativi: possiamo effettuare treni pesanti, essendo riusciti ad aumentare la portata dalle consuete 1.600 a 2.200 tonnellate; siamo stati i primi ad avere introdotto locomotori diesel elettrici che dunque possono effettuare le manovre sino a destino anche in assenza di rete elettrificata; disponiamo di 9 locomotori con asse a 20 tonnellate che consentono di superare linee in passato penalizzate come quelle di Gemona ed Osoppo”.

Al suo cospetto ascoltano attentamente, prima di porgere a loro volta un saluto ai presenti, ospiti di riguardo come il Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, l'Assessore Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti, il Sindaco di Udine Pietro Fontanini, l'Assessore Mobilità e Vicesindaco Loris Michelini, il Presidente di Confindustria Udine Anna Mareschi Danieli, il Presidente di FerCargo Giancarlo Laguzzi (che era stato mentore all'Università di Guido Porta).

Proprio la Regione FVG punta in maniera dichiarata su questi asset, come ricorda il Governatore Fedriga, che cita il ‘quadrilatero’ interportuale Pordenone, Cervignano, Ferneti, Gorizia come polo logistico di valenza europea che suscita interessi anche dall'estero.

E come meglio dettagliare a *Ship2Shore*

l'Assessore Pizzimenti, che annota la “grande dotazione di infrastrutture specializzate pure in una regione relativamente piccola come la nostra: oltre ai 4 interporti abbiamo 3 aeroporti e 3 porti di calibro come Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro. È questa la miglior risposta alla ‘sete’ di infrastrutture dedicate che richiede la

moderna logistica. Il FVG è diventato un vero hub, quel polo capolinea in Europa



L'area dell'officina in stato di abbandono



L'area dell'officina dopo gli interventi

che la Cina sta cercando nella implementazione del suo progetto di Via della Seta. Una siffatta offerta ha già destato interesse da operatori di Slovenia ed Austria, che hanno già stabilito contatti col territorio. Proprio in virtù di queste prerogative forse uniche in Italia, alla prossima Fiera di Monaco di Baviera ci presenteremo come un tutto unico, quale Sistema Regionale Integrato, perché non avrebbe senso giocare la grande partita internazionale da indipendenti” spiega Pizzimenti, concludendo con il rilevare le poche criticità da risolvere, quali la dotazione di due ‘lunette’ ai raccordi ferroviari di Pordenone e Gorizia utili a risolvere la questione dell'inversione del senso di marcia ai convogli ferroviari.

La chicca finale della cerimonia è stata la scoperta del sipario su un locomotore Vectron Siemens che l'artista specializzato Emanuele Panzarini ha realizzato appositamente per conto di InRail; un progetto artistico concretizzato nella nuova livrea disegnata per celebrare i 10 anni della società.

Angelo Scorza



Guido Porta

Hupac chiede alla Svizzera di sostenere il trasporto combinato fino al 2030

Secondo l'operatore elvetico alla scadenza delle sovvenzioni, nel 2024, solo la metà del supporto garantito attualmente potrà essere compensato dalla maggior produttività



L'aumento di produttività che i tunnel di base del Gottardo e del Ceneri garantiranno al trasporto combinato transalpino delle merci sarà più contenuto rispetto alle aspettative iniziali. Per questo, secondo Hupac, gli incentivi allo shift modale garantiti dalla Svizzera dovrebbero essere mantenuti ben oltre la loro scadenza, fissata al 2024, e cioè almeno fino al 2030, sebbene a livelli inferiori rispetto a quelli attuali.

La considerazione è contenuta in una nota nella quale il gruppo svizzero, attivo nel

trasporto intermodale, ha reso noti i numeri del bilancio 2018, esercizio ritenuto nel complesso soddisfacente grazie a un consistente aumento dei ricavi (+19,4%, ora pari a 579,7 milioni di franchi svizzeri e cioè circa 502,1 milioni di euro), frutto di diversi fattori come l'acquisizione di ERS Railways, l'incremento del trasporto combinato attraverso la Svizzera e l'assenza dell'effetto negativo di Rastatt che invece aveva pesato sull'anno precedente. Riguardo in particolare i traffici attraverso la Svizzera, questi sono cresciuti del

14,4% (67.000 spedizioni stradali trasferite su rotaia in più), un incremento pari all'8% al netto dell'effetto Rastatt.

Meno bene il risultato d'esercizio, comunque positivo (per 7,9 milioni di franchi, circa 6,8 milioni di euro), ma in calo del 29,1% rispetto all'anno precedente, in linea tuttavia con le previsioni in quanto caratterizzato da effetti straordinari.

Passando all'evoluzione dei traffici nei prossimi anni, la stima di Hupac è, come detto, che l'auspicato aumento di produttività del trasporto combinato transalpino potrà essere realizzato solo in parte. Alla scadenza, nel 2024, dei contributi di esercizio tuttora erogati il trasporto

intermodale continuerà a essere molto più costoso rispetto a quello su strada, mettendo quindi in pericolo il trasferimento del traffico. Questo per via di limitazioni tecniche (ad esempio, in Italia, secondo l'azienda, "occorre esaminare la possibilità di far circolare treni di peso superiore a 1600 tonnellate, in quanto le sottostazioni elettriche attualmente non consentono di aumentare il peso dei treni") e non (è prevista la presenza di cantieri sul corridoio Reno-Alpi, che porteranno a deviazioni, ma inefficienze saranno provocate anche

dalla mancata sincronizzazione dei servizi tra la Svizzera e i paesi limitrofi), fattori che non permetteranno di raggiungere tutti i potenziali vantaggi che potrebbero essere garantiti a pieno regime dall'infrastruttura. In particolare Hupac stima di poter arrivare a compensare entro il 2024 la metà degli attuali contributi, pari a circa 110 milioni di franchi, e ritiene dunque che un sostegno allo shift modale debba continuare a essere erogato, sebbene a livelli inferiori, fino al 2030. Passando agli investimenti in corso, l'a-

zienda ha ricordato che in Italia ha aumentato recentemente la partecipazione nel terminal CIM di Novara (dal 3,5% al 47,5%), mentre prevede di avviare la gestione del terminal di Pordenone nell'estate del 2019. Previsto entro la fine dell'anno anche l'avvio del Hupac Train Radar per il tracciamento delle spedizioni.

Riguardo ai traffici, per l'anno in corso l'obiettivo è quello di arrivare a un milione di spedizioni su rotaia, che l'azienda conta di poter raggiungere nonostante il contesto di stagnazione economica.



Garantire la sicurezza degli attraversamenti

Ispezioni e verifica dei passaggi cavi e tubi.

roptec.com/it

Assicuratori tra l'incudine della Brexit e il martello dei droni

Al tradizionale workshop annuale di ANIA a Milano, focus sui nuovi scenari e i relativi nuovi strumenti per l'assicurazione dei rischi Marine, Aviation & Transport

Milano - Solita folla di assicuratori, legali, periti ed altri operatori professionali del mondo dei trasporti, sponda rischi, alla sede ambrosiana dell'ANIA per l'annuale appuntamento di primavera.

Oltre 150 partecipanti, non solo dal territorio milanese, ma anche provenienti da Genova, Roma e Napoli, hanno presenziato nella sala riunioni a ferro di cavallo (e, causa l'eccessivo numero di iscritti, una parte di essi era alloggiata in una sala adiacente collegata in video) al tradizionale workshop di maggio, organizzato da Cristina Castellini e che fa il punto sugli argomenti di maggiore attualità, ponendo questioni che richiedono un aggiornamento professionale.

“Obiettivo dell'incontro è fornire aggiornamenti e delucidazioni agli operatori trasporti e aeronautici su temi di attualità, sia trasversali che peculiari ai due settori. Le evoluzioni sul piano geopolitico, come Brexit e le sanzioni ai paesi, tecnologico come i droni e climatico richiedono un adattamento costante del mondo assicurativo e la dotazione di nuovi strumenti per la valutazione dei rischi e la loro copertura” ha introdotto l'argomento la manager dell'associazione, autentico *factotum* della sezione Marine, Aviation & Transport (MAT) di ANIA.

Dopo la presentazione dell'Avv. Claudio Perrella, il guest speaker Massimo Vascotto, Senior Casualty Underwriter, Assicurazioni Generali S.p.A. UK Branch, ha dissertato con ampi dettagli su due filoni impegnativi quali sono la Brexit e le sanzioni.

Qual è l'impatto sulle compagnie di Londra non Lloyd's?

Cosa ha fatto all'interno IUA?

“In realtà non si può sapere ancora nulla, visto che il perimetro della Brexit è ancora indefinito; ci stiamo preparando per il caso

peggiore, in cui assicuratore con sede in UK perde la possibilità di assicurare rischi in paesi europei; questo è il tema della libera prestazione di servizio” ha detto l'assicuratore originario di Trieste.

Il problema è: cosa fare sui contratti già in essere?

“Gli assicuratori inglesi stanno cercando di rassicurare gli assicurati europei. Fu prima il ramo aviation a mettere su una clausola apposita nel 2017.

recedere...” ha continuato Vascotto.

Ma cosa succederà in ogni caso dopo la Brexit?

“La soluzione preferita è quella di costituire una società europea che a sua volta costituisce una branch in UK la quale sottoscrive per conto della sua casa madre in Europa. Avere un assicuratore europeo che non è iscritto presso le varie associazioni di servizio che contempla il mercato londinese, può generare vari problemi amministrativi”.



La soluzione trovata, studiata con vari legali, è la seguente: mettere due assicuratori contemporaneamente in rischio, considerare il rischio all'interno della UE coperto da un assicuratore alternativo, con una appendice di polizza apposita. Si è studiato come evitare il trasferimento integrale del portafoglio da un assicuratore ad un altro, pratica che porta via molto tempo. Il problema nasce se l'assicuratore di scorta è abilitato nello stesso territorio dell'assicuratore UK; se non lo è su tutto il territorio, l'assicurato può

Dopodiché l'underwriter triestino, da tanti anni di stanza a Londra, ha affrontato l'altro delicato tema delle sanzioni internazionali

“La International Writing Association sta contemplando una revisione delle clausole sulle sanzioni.

I principali problemi sono innescati dai nuovi paradigmi politici posti dagli Stati Uniti. La clausola tende ad escludere la copertura in paesi a rischio. Ma in questo frangente il problema sono le *shipping lanes* autorizzate che ricadono tuttavia in acque



continentali di certi paesi particolari, come quelle dello Stretto di Hormuz nei confronti dell'Iran”.

La parte dell'Aviation è stata introdotta da Anna Masutti, senior partner studio legale LS Lexjus Sinacta e Professoressa ordinaria, Dipartimento di Scienze Giuridiche, Università di Bologna, la quale ha ceduto la *cloche* a Sebastiano Vecchia, Direttore Regolazione Personale e Operazioni Volo dell'ENAC, che ha illustrato le tante novità, e relative preoccupazioni, che pongono i droni.

“Una nuova disposizione consente di utilizzare i droni, velivoli senza pilota - tecnologia che ha creato un mercato del lavoro (64 scuole di pilota di droni in Italia) - che si distinguono in varie categorie, quelli fino a 25 kg sono nella categoria open, ma alcuni posso arrivare a 800 kg, con conseguenze evidenti in caso di danni causati dalla loro navigazione. In ogni caso, da oggi in poi tutti i droni dovranno registrarsi in un apposito libro per essere riconosciuti tramite trasponder”.

La problematica è stata poi affrontata sotto il profilo assicurativo da Alessandro Sabatini, Aviation Underwriter di Sater - Underwriting Agency nata nel 1993, dal 2003 estesa ai rischi aviation, dal 2010 affiliata alla società satellite Meteotec impegnata nei rischi da condizioni meteo sfavorevoli, fino alla recente acquisizione da parte della Cattolica - che ha illustrato l'utilizzo dei droni per *loss prevention*.

Nella seconda parte l'avvocato Perrella ha articolato, con grande abilità di sintesi, le numerose fattispecie legate all'impatto dei cambiamenti climatici in corso, che influenzano tutte le linee di marine business. “Partiamo dai noti *case study* degli Stati Uniti, dove i fenomeni di uragani accadono regolarmente; qui nessun fenomeno meteo spazza via definitivamente le facilities che, grazie alle assicurazioni, vengono ricostruite. In questa considerazione, si sono evolute le polizze fino alle cosiddette clausole di *Named Storm*”.

Nell'ultimo intervento dell'intensa mattinata, Enrico Mercogliano, Head of Property & Casualty Claims di Generali, ha parlato delle coperture per rischi catastrofali nelle assicurazioni marine.

Il manager della compagnia di assicurazioni ha fatto un excursus storico, citando il famoso caso del drammatico naufragio a Genova della nave mercantile inglese London Valour, con ampia messe di vite umane, nel 1970, che era stato classificato tecnicamente come ‘uragano mediterraneo’, a confronto coi recenti eventi molto disastrosi, seppure non luttuosi, delle due mareggiate che lo scorso autunno hanno flagellato i porti di Rapallo e Savona, facendo rispettivamente strage di yacht la prima e di auto di lusso la seconda, e che pure erano stati catalogati come ‘uragano oceanico’, con venti a 180 kmh (quasi il doppio di quello del 1970).

Angelo Scorza

Assocostieri presenta il suo 'vademeccum' contro l'illegalità

Il fenomeno, affrontato durante il primo forum organizzato a Roma dalla associazione dei depositi costieri, "ha assunto proporzioni preoccupanti"

Il primo dei forum che Assocostieri ha deciso di promuovere per favorire l'incontro e la discussione tra le istituzioni e le imprese attive nella logistica portuale dei prodotti energetici, che l'associazione rappresenta, è stato dedicato al tema della legalità (il titolo era appunto 'Le vie della legalità') nel settore degli oli minerali, argomento su cui l'organizzazione ha anche messo a punto un apposito vademeccum.

Il problema della legalità nel settore – spiega la stessa Assocostieri, sostenuta in quest'iniziativa del Ministero dello Sviluppo Economico – negli ultimi anni ha acquisito una sempre maggiore rilevanza

e si è diffuso in tutti i livelli della filiera commerciale, dall'approvvigionamento alla distribuzione. Solo per citare alcuni episodi recenti e particolarmente significativi da questo punto di vista, basti pensare ai casi che hanno visto coinvolte, come vittime o comunque parti lese di una truffa, le note società del settore [Maxcom Bunker](#) e [Depositi Costieri Trieste](#).

I lavori del forum, a cui hanno partecipato diversi associati ad Assocostieri e i rappresentanti delle istituzioni direttamente toccate dall'argomento (Ministero dell'Economia, Ministero dello Sviluppo Economico, Guardia di Finanza, Agenzia delle Entrate, Dogane), sono stati aperti dalla Presidente

dell'associazione Marika Venturi, che ha spiegato: "Abbiamo deciso di dedicare il nostro primo forum all'argomento della legalità nel settore petrolifero, in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti. Si tratta, purtroppo, di un fenomeno in aumento che le norme introdotte negli ultimi anni, a partire dalla legge 11 dicembre 2016 n. 232 (legge di bilancio 2017), non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo, elaborato quindi il "Vademeccum per la Legalità" che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle principali proposte di Assocostieri sul tema".

Dario Soria, Direttore Generale dell'associazione, ha quindi illustrato i contenuti del vademeccum, che intende proporsi come "un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale competizione e per il rispetto delle giuste regole, come unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore. Per questo la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione con il settore rappresentato da Assocostieri, assumono decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti".

Questi i principali temi affrontati nel vademeccum: cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi; transfer stock; pronto recupero del credito IVA; conto a scalare per la garanzia; responsabilità solidale del gestore del deposito; neutralità del deposito IVA; esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'IVA.



Marika Venturi, Presidente di Assocostieri

Messina: "Per i prossimi 10 anni l'automazione non preoccupa"

Il presidente di Assarmatori chiede tuttavia percorsi per l'accompagnamento verso il cambiamento delle figure professionali tradizionali nei porti e sulle navi

Genova – L'automazione in banchina e a bordo delle navi non comporterà alcuna rivoluzione significativa in Italia almeno per il prossimo decennio. A sostenerlo è Stefano Messina, presidente dell'omonimo gruppo armatoriale e dell'associazione di categoria Assarmatori, che intervenendo al 'Forum Ambrosetti - Liguria 2022' tenutosi a Genova ha detto: "L'indirizzio verso il quale il mondo sta andando è evidente: negli scali portuali ci sarà più automazione e meno lavoro manuale. Il ritardo con cui l'Italia si adeguerà a questo trend mi lascia pensare che per i prossimi 10-15 anni non ci saranno ripercussioni particolari sul lavoro. Dunque

non ho timori particolari per il domani su questo tema, così come, parlando di navi a guida autonoma, non credo che di qui ai prossimi 10 anni le unità italiane avranno 3 membri d'equipaggio". Guai però a non tenere in debita considerazione questi aspetti e infatti il vertice di Assarmatori chiede al Governo, ai ministeri e alle istituzioni competenti misure

specifiche per affrontare per tempo tali problematiche. A proposito della contrattazione collettiva per il rinnovo del contratto di lavoro nei porti e sulle navi, Messina chiede "percorsi per l'accompagnamento delle figure professionali



Stefano Messina

tradizionali" destinate in qualche modo a convertire le proprie competenze.

Il numero uno di Assarmatori si è detto infine favorevole anche a una maggiore autonomia dei porti liguri che da soli movimentano oltre il 50% dei traffici containerizzati in import/export a livello nazionale.

Nicola Capuzzo

CMA CGM riorganizza i servizi tra Mediterraneo e Centro America

I due loop MedCar e Med-US Gulf, che in Italia scalano entrambi Genova (Spinelli) e Livorno (TDT), verranno integrati e serviti con navi di maggiore capacità

Novità in vista per il network di CMA CGM, che ha deciso di razionalizzare la propria presenza sulla rotta di collegamento tra Mediterraneo occidentale e America centrale.

Attualmente, infatti, il liner francese è attivo su questo trade con due diversi loop, entrambi con toccate italiane a Genova, presso il Genoa Port Terminal del gruppo Spinelli, e Livorno, al TDT. Il primo è il MedCar, che – operato in joint con la connazionale Marfret –

attualmente tocca con frequenza settimanale i porti di Algeiras (Spagna), Livorno, Genova, Marsiglia (Francia), Barcellona (Spagna), Valencia (Spagna), Pointe a Pitre (Guadalupa), Fort de France (Martinica), Cartagena (Colombia), Manzanillo (Panama), Moin (Costa Rica), Turbo (Colombia), Pointe a Pitre (Guadalupa) e di nuovo Valencia (Spagna), utilizzando 6 navi da circa 2.500 TEUs.

L'altro è il Med-US Gulf, che scala,

sempre con frequenza settimanale, Livorno, Genova, Barcellona (Spagna), Valencia (Spagna), Veracruz (Messico), Altamira (Messico), Houston (USA), New Orleans (USA), Valencia (Spagna) e Livorno, utilizzando 8 navi con capacità compresa tra i 5.000 e i 6.000 TEUs. A breve le due rotazioni dovrebbero essere fuse in un unico loop, che – secondo Dynaliners – di fatto sarà il MedCar, a cui però verrà tolta la toccata colombiana di Turbo, a fronte dell'inse-



rimento di scali nel Golfo USA a Houston, Veracruz e Caucedo (Repubblica Dominicana).

La nuova rotazione completa sarà quindi – sempre secondo Dynaliners – Algeiras (Spagna), Livorno, Genova, Marsiglia (Francia), Barcellona (Spagna), Valencia (Spagna), Fort de France (Mar-

tinica), Pointe a Pitre (Guadalupa), Caucedo (Repubblica Dominicana), Cartagena (Colombia), Veracruz (Messico), Houston (USA), Moin (Costa Rica), Manzanillo (Panama) e Algeiras, servita con 8 navi da 6.700 TEUs di capacità.

F.B.

Torna in pista Bertram Rickmers

Il fallito armatore tedesco è collegato all'ordine per 6 newbuilding piazzato in Cina dalla controllata Asian Spirit Steamship Company

Il noto armatore tedesco Bertram Rickmers, la cui Rickmers Holding AG è fallita nel 2017, avrebbe ordinato sei portacontainer al cantiere cinese Fujian Mawei Shipbuilding tramite Asian Spirit Steamship Company, società di cui lui stesso detiene il 100% della proprietà. Il cantiere cinese stava già realizzando le navi, piccole portacontainer destinate a traffici feeder, per la tedesca MarLink Project Management, ma gli ordini risultano essere stati rilevati da Brick Holding, appunto holding dell'armatore, in un'operazione che pare essere stata

sostenuta finanziariamente solo dallo stesso Rickmers senza il ricorso a finanziamenti di istituti bancari. Anche Søren Andersen, manager danese già CEO di Rickmers Trust Management fino al 2017, sarebbe coinvolto in questa nuova avventura imprenditoriale dell'armatore. ASSC è stata costituita nel 2015 con l'ambizione dichiarata di dotarsi di una flotta di 40 navi. La compagnia figura oggi come unico socio di 5 KG (le società mono-nave, tipiche del mercato tedesco), ovvero Spirit of Dubai, Spirit of Hong Kong, Spirit of Jakarta, Spirit

of Lisbon, Spirit of New Delhi. ASSC inizierà a ricevere nel 2021 le navi realizzate da Fujian Mawei Shipbuilding. Lunghe 160 metri e larghe 24, con capacità di trasporto di 1.700 TEU, le piccole portacontainer verranno consegnate con lo scrubber già installato. Il loro pescaggio sarà di 7,5 metri, e probabilmente verranno dislocate in Asia, dove sono in via di apertura molti piccoli porti con fondali limitati. Precisamente le prime due saranno operative dal mese di aprile e sono già state noleggiate a una "prima compagnia" per tre anni.



In arrivo a ottobre 2020 la nuova nave 'cinese' di Costa Crociere

Gemella di Costa Venezia, la cruiseship si chiamerà Costa Firenze e sarà dedicata al capoluogo toscano

Si chiamerà Costa Firenze e sarà dedicata al capoluogo toscano la prossima unità di Costa Crociere destinata al mercato cinese. A differenza della gemella Costa Venezia, costruita a Monfalcone e [ricevuta dalla compagnia lo scorso febbraio](#), questa unità sarà realizzata a Marghera, naturalmente sempre da Fincantieri, che la consegnerà nell'ottobre del prossimo anno.

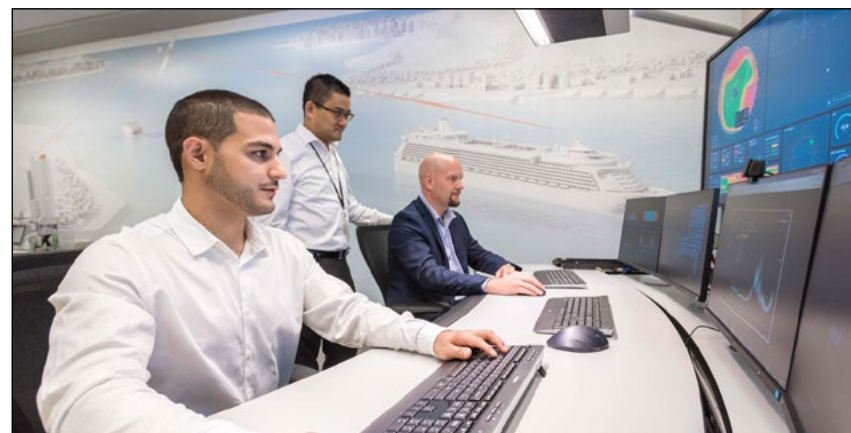
Prima di puntare la prua verso est, dove poi sarà dislocata, la cruiseship resterà ancora un po' nel Mediterraneo, toccando anche diversi scali italiani. Dopo la cro-

ciera inaugurale, che salperà da Trieste il 1 ottobre 2020, la nave offrirà infatti altri cinque viaggi, in partenza sia dal porto giuliano sia da Savona, prima di prendere il largo, sempre dallo scalo ligure, il successivo 2 novembre per la crociera di posizionamento che la porterà dopo 51 giorni di navigazione ad Hong Kong.

“Visto il successo riscosso dalle crociere inaugurali di Costa Venezia, abbiamo deciso di tenere Costa Firenze nel Mediterraneo per un mese intero prima del suo posizionamento in Asia” ha commentato Neil Palomba, Direttore Generale della

compagnia, ricordando poi come la nave sia parte di un piano di espansione del gruppo che comprende 7 nuove unità in consegna entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro.

Come la gemella, anche Costa Firenze avrà stazza lorda di 135.500 tonnellate e una capacità di oltre 5.200 ospiti. Tra i dettagli che la caratterizzeranno, svelati nei primi rendering diffusi dalla compagnia, si può notare anche una riproduzione del David di Michelangelo, che verrà posizionata in uno degli atrii della nave.



Taking ships to 2030 and beyond
with ABB Ability™ Collaborative Operations.

ABB Marine & Ports service helps ship owners and operators to modernize their fleets by utilizing the latest innovations in the market. Smart digital solutions and modernization packages ensure operational efficiency and overall reliability of vessels, while extending their life cycle and making them environmentally friendly. We believe that the next generation of ships will be electric, digital and connected. abb.com/marine



In arrivo un nuovo tug turco per Rimorchiatori Laziali

Con il Sea Rock, che sarà consegnato da Bogazici entro la fine del mese, si chiude il recente ciclo di investimenti della compagnia di Civitavecchia



Si chiuderà alla fine di maggio l'ultimo ciclo di investimenti avviato dal gruppo Cafimar per la flotta della sua controllata Rimorchiatori Laziali. Entro la fine del mese la compagnia, che effettua il servizio di rimorchio a Civitavecchia, riceverà infatti dal cantiere turco Bogazici, che lo sta costruendo e lo ha varato lo scorso 18 aprile, il Sea Rock, tug con propulsione ASD, LOA di 30 metri e tiro a punto fisso di 70 tonnellate.

Un mezzo piuttosto simile, per caratteristiche tecniche, al Marcandrea, unità (pure ASD, lunga 32,5 metri e con 70

tonnellate di bollard pull) consegnata dallo stesso stabilimento nel 2016 alla compagnia consorella (essendo entrambe, appunto, parte della galassia Cafimar) Somat, nonostante quest'ultimo sia stato progettato dalla spagnola Cintranaval Shipdesign, mentre il Sea Rock è un esemplare del modello RAstar 3000 di Robert Allan. Ad oggi il Marcandrea opera principalmente a Trapani (uno degli scali in cui è attiva Somat, insieme a Palermo, Termini Imerese, Marsala, elenco cui si è aggiunta di recente Porto Empedocle), nonostante

recentemente sia anche stato impiegato per diverse settimane in Adriatico, al servizio di Saipem nella costruzione del TAP.

Sea Rock, che pure formalmente risulta ordinato da Somat, come detto sarà invece di casa a Civitavecchia: "Con questa consegna andiamo a chiudere quest'ultimo ricco ciclo di investimenti per Rimorchiatori Laziali", spiega Alessandro Russo, AD del gruppo, ricordando che gli altri step del programma di rafforzamento della flotta della compagnia, ovvero la consegna [del Laziale](#) (lo scorso maggio) e più recentemente quella del Sansone ([due mesi fa](#)), costruiti sempre in Turchia ma da Sanmar. Come per il Sansone, anche in questo caso il nome è stato scelto tramite un concorso che ha coinvolto i ragazzi delle scuole medie di Civitavecchia (il vincitore, lo studente Simon Nicolaci, è stato premiato in occasione dell'ultima Giornata del Mare, lo scorso 11 aprile).

Se nuove iniziative in ambito marittimo a Civitavecchia sono per il momento escluse, Cafimar ha spiegato di voler continuare nello sviluppo dei servizi portuali, attività che conduce tramite la controllata Port Utilities, che recentemente ha anche installato colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nelle aree del porto. La società, ha spiegato Russo, sta lavorando a nuove offerte in ambito "elettrico e idrico", senza tuttavia svelare al momento ulteriori dettagli.

Francesca Marchesi

CASUALTY

Esplosione a bordo di una nave di Saipem nel Mar Caspio

L'incidente è avvenuto sulla Israfil Huseynov, posa-tubi di proprietà della compagnia azera ACS ma operata dal contractor italiano



È pesante il bilancio dell'incidente avvenuto ieri sera a bordo della nave posa tubi Israfil Huseynov, operata da Saipem per la posa di tubazioni nel Mar Caspio nell'ambito del progetto Shah Deniz II.

In base a quanto riferito dalla società di San Donato Milanese, infatti, ieri sera si è verificata un'esplosione a bordo del mezzo che ha causato il ferimento di 14 persone, tutti dipendenti di Saipem, di nazionalità italiana, inglese, azera, rumena, malese e croata. Nelle prime ore della mattina sono state completate le operazioni di trasporto in ospedale dei feriti, sette dei quali si trovano in terapia intensiva a causa delle

ustioni riportate.

L'incidente è avvenuto nel corso della manutenzione di un macchinario durante le operazioni di posa di tubazioni, ha spiegato Saipem, che ha poi espresso "vicinanza ai dipendenti coinvolti e alle loro famiglie". L'azienda assicura che "continuerà ad adoperarsi per l'immediato rimpatrio dei feriti più lievi e per il trasferimento degli altri in centri medici specializzati".

La Israfil Huseynov è una nave posa tubi costruita nel 1990 e battente bandiera dell'Azerbaijan, di proprietà della compagnia azera Azerbaijan Caspian Shipping (ACS).

Fercam accorre in soccorso di Maimex

Il gruppo altoatesino ha rilevato le attività marittime e aeree della casa di spedizioni lombarda in difficoltà

Il gruppo altoatesino Fercam ha 'soccorso' la società di spedizioni lombarda Maimex da qualche tempo tempo in difficoltà finanziarie e ne ha rilevato le attività di spedizioni merci internazionali.

Nell'atto relativo al contratto d'affitto di ramo d'azienda firmato dalle due società a inizio 2019 si legge che Maimex "a seguito di avverse circostanze, è venuta a trovarsi in una situazione di crisi economico-finanziaria che ritiene di non essere in grado di gestire se non attraverso il ricorso a un accordo di ristrutturazione dei debiti ex art.182 bis l.f. di natura meramente liquidatoria". Maimex nel 2017 aveva fatturato poco più di 17 milioni di euro e il risultato netto era stato negativo per oltre 400 mila euro. Una cessione del ramo spedizioni internazionali consentirebbe invece "di preservare il valore degli asset aziendali e

salvaguardare i livelli occupazionali". Il contratto di affitto di ramo d'azienda, del valore di 120mila euro annui, ha durata fino al 30 novembre 2019, "data di presunta omologazione dell'accordo di ristrutturazione che la società affittante intende proporre ai creditori".

"L'acquisizione rientra tra gli obiettivi strategici di crescita di Fercam che prevedono, entro il 2020, un sensibile rafforzamento della propria posizione di mercato nel settore Air&Ocean con relativo aumento del fatturato di questo settore aziendale" si legge in una nota. "A pochi mesi dalla costituzione di una joint venture con l'operatore israeliano Islime, volta in particolare a intensificare le attività dei servizi logistici marittimi e aerei da e verso Israele e Cipro, con il subentro nelle attività aeree e marittime di Maimex si

punta ora sull'intensificazione dei collegamenti aerei e marittimi da e verso il sud-est asiatico, Estremo Oriente e Giappone".

Più nel dettaglio con questa acquisizione Fercam andrà a rafforzare il proprio settore Air&Ocean e in particolare garantirà la propria presenza diretta in Estremo Oriente, rilevando collaboratori e uffici e magazzini di Maimex a Hong Kong, in Cina e Giappone, dove questa società ha consolidato nel tempo la propria posizione come una delle maggiori realtà italiane presenti sul territorio asiatico.

"La specializzazione e l'esperienza di Maimex nel mondo del fashion di marchi famosi del 'Made in Italy' e del tessile in generale, nonché nei settori tecnologico, industriale e dei beni di consumo, andrà a vantaggio anche dei nostri clienti che sempre più spesso operano sui mercati asiatici e



G. Brillante, T. Manera, G. Manera, A. Manera e H. Baumgartner

costruite su misura per le esigenze specifiche di ogni singolo cliente" ha affermato Hannes Baumgartner, amministratore delegato del gruppo altoatesino. "Fercam e Maimex non solo si integrano perfettamente per la propria paletta di servizi nel settore marittimo e aereo ma anche perché in entrambi i casi si tratta di aziende a conduzione familiare. È una caratteristica questa ormai molto rara nel nostro settore economico che tuttavia si avvantaggia di processi decisionali molto più rapidi

oltre al semplice trasporto aereo o marittimo richiedono servizi doganali e di logistica integrata come pure soluzioni 'tailor made',

con l'implementazione immediata di provvedimenti strategici".

Nicola Capuzzo

LOGISTICA

08/05/2019

Amazon approda anche in Friuli

L'azienda di Jeff Bezos aprirà un deposito di smistamento da 4.500 metri quadrati di superficie a Fiume Veneto, in provincia di Pordenone



Amazon aprirà un deposito di smistamento a Fiume Veneto, comune friulano a poca distanza da Pordenone. Il magazzino, che diventerà operativo nei prossimi mesi, si svilupperà su una superficie di 4.500 metri quadrati e nei prossimi anni creerà "circa cento posti di lavoro a tempo indeterminato". L'area servita dalla struttura

sarà quella del Nord Est, che verrà raggiunta dai fornitori locali di servizi di consegna con cui la società sta stringendo accordi.

Recentemente la società ha aperto altri centri di smistamento (ovvero le strutture deputate alla 'logistica dell'ultimo miglio' e alle consegne finali) a Roma, nella zona di Settecamini, [a Roma, nella zona di Settecamini, e a Verona.](#)

F.M.

AUGUSTA DUE S.R.L.

Member of CSDA Association
RINA
Member of CSDA Association
RINA

Mednav Group

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

Soffia il vento di energia elettrica Duferco coi nuovi PPA

La multinazionale di trading ha siglato il primo contratto di approvvigionamento (a prezzo costante e lungo termine) di elettricità prodotta da fonte rinnovabile in un nuovo parco eolico, che sarà rivenduta alle industrie energivore dell'acciaio

Lo aveva promesso a dicembre 2018, come sorta di regalo di Natale; e la promessa è stata mantenuta da Antonio Gozzi, presidente del Gruppo Duferco.

Duferco Energia, la società operativa del conglomerato guidato dal fondatore Bruno Bolfo, ha siglato il primo contratto di approvvigionamento a lungo termine di elettricità da fonte rinnovabile.

Si tratta del primo 'deal' del genere, in gergo PPA (Power Purchase Agreement), tra un investitore rinnovabile e un gruppo di aziende siderurgiche che consentiranno di fare il collateral per l'investimento.

"Siamo a uno stadio avanzato di negoziazione" aveva confermato Gozzi sei mesi fa. "Chiuderemo un primo contratto piccolo da 15 MW dall'eolico in Nord Italia con due o tre imprese siderurgiche; gli energivori sono interessati a fare contratti che non scontano la volatilità, e il PPA è un valore, aggiunge un segnale di prezzo sul lungo periodo. Per fare PPA sono indispensabili gli aggregatori di domanda; se non vogliamo lasciare tutto il mercato all'ENEL e dunque, se vogliamo aprire condizioni di mercato, occorre agire subito fungendo da catalizzatori per lo sviluppo delle fonti rinnovabili non incentivate, oltre che per dare un contributo alla lotta al 'climate change' anche da parte dell'industria energivora".

Adesso l'annuncio ufficiale del primo accordo di fornitura dedicata

da parte del gruppo siderurgico Duferdofin Nucor - joint venture tra Duferco e Nucor con sede a San Zeno Naviglio (Brescia) che ha 4 impianti in Nord Italia specializzata nella produzione di travi e di laminati - che si alimenterà per 7 anni da un campo eolico fornito dal gruppo FERA Fabbrica Energie Rinnovabili Ambiente (nato nel 2001 e attivo nel settore delle rinnovabili), al trader di Lugano DXT Commodities (sempre parte del Gruppo Duferco: era nata come DufEnergy Trading).

L'energia elettrica (200 GWh) consente l'entrata in esercizio del parco eolico (senza dover ricorrere a incentivi statali), composto da turbine Enercon, che FERA sta realizzando nel Nord Italia, generata dal nuovo impianto eolico e che sarà acquistata a prezzo fisso da DXT Commodities, che a sua volta la rivenderà alle acciaierie.

L'accordo è considerato una 'win win strategy': il privato si assicura quantitativi costanti di elettricità a un prezzo prefissato per un periodo di tempo stabilito, in modo da mettersi al riparo da eventuali fluttuazioni di prezzo sul mercato; il produttore a sua volta si assicura un rendimento certo anche senza bisogno di incentivi.

Nel nostro Paese contratti di acquisto di energia per lunghi periodi sono già stati sottoscritti in ambito fotovoltaico (nel Sud Italia); ma per l'eolico è una prima volta, ad esclusione di un accordo quadro realizzato dal gruppo Axpo con European Energy.

"Il nostro gruppo è pronto a replicare lo schema su altri progetti" ha chiosato Gozzi, la cui Duferco Energia ha appena realizzato altre operazioni minori in Liguria ed in Puglia.

A Torriglia (Genova) è stata realizzata una stazione di ricarica elettrica per autovetture presso la piscina comunale; l'amministrazione municipale del paese dell'entroterra ligure ha firmato un protocollo d'intesa con Duferco



Energia Spa. A Bisceglie (BAT Barletta Andria Trani) la società ha inaugurato uno sportello focalizzato nella commercializzazione di energia elettrica e gas.

Infine sull'Arco Alpino Duferco Energia si è accordata con EvWay per rendere inte-

roperabili i due sistemi di ricarica, al fine di una migliore elettrificazione dell'area, consentendo ai rispettivi clienti di utilizzare indistintamente entrambi i circuiti di colonnine, in modalità roaming.

Angelo Scorza



La rivincita sportiva di Gozzi

Il presidente di Duferco torna in serie B con la sua Entella

Durante l'intervallo della sportivamente drammatica partita di calcio che valeva un'intera stagione di sacrifici, nell'ambito del campionato di Lega Pro, il Prof. Tonino Gozzi manifestava la calma dei forti, predicando pazienza agli ansiosi tifosi chiavaresi. "Saranno gli ultimi 45 minuti quelli decisivi..."

E alla perplessità da noi manifestatagli sul gioco nervoso e impacciato della sua squadra del cuore - l'Entella di Chiavari, di cui il presidente di Duferco, nativo chiavarese, è presidente dal 2007 - che dava la sensazione di sfiducia a pervadere i migliori giocatori, replicava: "Sono solo un po' contratti, comprensibilmente, ma confido che si sbloccheranno".

La profezia dell'imprenditore di Duferco si è in effetti realizzata solo al penultimo minuto di

gioco, ponendo fine alla autentica 'tortura psicologica dei tifosi chiavaresi', quando un goal in azione di rimessa dell'esperto centravanti ha dato alla squadra di casa i meriti 3 punti e l'ancora più meritata promozione in serie B (la seconda della storia dopo quella ottenuta in concomitanza con il centenario societario nel 2014), restituendo all'Entella quello che gli era stato improvvidamente (e illegalmente) tolto la scorsa estate (la partecipazione al campionato cadetto, come prescritto dalla giustizia sportiva) da una federazione calcistica davvero 'gaglioffa'.

Ben noto il calvario sportivo vissuto dalla squadra che ha la stessa maglia della nazionale argentina, fermata per oltre 2 mesi dal giocare partite ufficiali, in attesa di sapere quale campionato disputare, e poi costretta a recuperare

segue a pag. 28



segue da pag.27

mezzo girone di andata per riallinearsi coi diretti concorrenti per la promozione tra i professionisti del calcio, col paradosso di essere costretta a giocare 8 partite in 24 giorni nel cruciale mese di marzo.

E proprio perché sottoposta a tale stressante pressione agonistica, l'Entella dopo lo scontro diretto con la maggiore antagonista aveva perso il primato alla terzultima giornata.

Ma poi, concretizzando una trama da film thriller, al penultimo minuto dell'ultima giornata è stata fatta giustizia (sportiva) di tutti i soprusi sofferti in questa incredibile stagione sportiva, e la squadra biancazzurra ha potuto finalmente tornare a urlare a tutti polmoni la propria gioia per avere vinto il difficile campionato di terza

serie.

E Gozzi ha potuto legittimamente esultare, rifacendosi dei diversi soprusi sofferti, in un tripudio che lo ha visto idealmente abbracciare da altri tifosi eccellenti come il Prof. Lorenzo Caselli, già preside per una dozzina di anni della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Genova (dove lo stesso Gozzi ha lungamente insegnato) e come Luca Cortimiglia, manager della Italbrokers, main sponsor dell'Entella.

“Ci siamo solo ripresi ciò che ci spettava, sovvertendo con rabbia a orgoglio una clamorosa ingiustizia. Torniamo dove meritavamo di stare” ha concluso, fiero, il presidente chiavarese.

Angelo Scorza



Una banca marittima tra le Alpi svizzere

Decolla il Propeller Club di Lugano con la presentazione ai Soci del nuovo membro Cornè Bank

Lugano – Entra a pieno regime l'attività del Propeller Club di Lugano, costituito lo scorso anno.

Dopo il [primo meeting ufficiale tenuto a inizio 2019](#), il Presidente Michel'angelo Piccinini ha organizzato al 'fantasmagorico' locale Metamorphosis presso Palazzo Mantegazza, Riva Paradiso, dotato di una *high-tech conference room*, una serata conviviale sulla falsariga di quello che, come per gli altri Chapter che sono parte del consesso internazionale, dovrebbe essere lo standard abituale in termini di format.

L'avvocato genovese, che da anni ha eletto la piazza finanziaria e di trading ticinese come suo ulteriore domicilio professionale, tra i primi promotori dell'iniziativa che intende coagulare il cluster marittimo (finora un poco 'slegato') con interessi di business su Lugano – aderiscono infatti al Club anche soci di Lugano, Amburgo, Ginevra, Zugo, e forse prossimamente anche dall'Italia, che ha manifestato interesse a partecipare – ha tenuto i lavori come perfetto *master of ceremonies*, esprimendosi in un inglese oxfordiano (la lingua britannica è quella ufficiale prescelta per onorare anche i *non Italian-speaking members*).

“Siamo ufficialmente diventati 31 membri (alla precedente riunione erano 27, ndr) con gli ultimi ingressi, ma sono convinto che vi sia molto spazio per crescere ancora” ha esordito Piccinini, approfittando dell'occasione per presentare il sito interattivo del Club (appena realizzato), di sicuro appeal, e consegnando ai membri di più recente adesione il certificato di appartenenza, prima di cedere la parola all'ospite di onore della serata.

Molto apprezzata dal pubblico di soci



Piccinini

(una trentina circa i partecipanti) anche la presentazione della propria attività aziendale da parte di Vittorio Cornaro, ultima generazione della famiglia che da quasi 70 anni gestisce una delle maggiori banche in Canton Ticino, e da sempre la più vicina allo shipping tra quelle elvetiche.

Le radici di Cornè Bank affondano a Lugano nel 1945, quando la cittadina era poco più di un villaggio di pescatori placidamente adagiato sul Lago Ceresio, con attività finanziaria assai debole e poca economia 'viva'.

“Mio nonno Vittorio, di origine bergama-

sca, venne inviato qua col preciso compito di chiudere una filiale del Banco di Roma, che evidentemente non dava troppe soddisfazioni ai suoi azionisti, tra cui il principale (col 51%) era lo IOR Istituto di Opere di Religione del Vaticano. Con una certa lungimiranza, capì che si poteva fare qualcosa; dunque decise di rilevare la banca, assumendo quasi tutti i dipendenti, e nel 1952 fondò la nostra prima sede in Via Nassa, in un palazzo ancora oggi esistente per altre attività” ha spiegato l'imprenditore.

segue a pag.29

segue da pag.28

tore, che da metà 2016 è diventati numero uno aziendale.

Ma come si spiega una banca dello shipping tra le Alpi?

“La risposta è semplice, e si deve ad un viaggio che fece mio padre a Napoli, dove scopri l'esistenza del filone dello shipping finance, che l'appassionò così tanto che nel 1956 la nostra banca diede vita ad una costola dedicata allo shipmanagement, che ancora oggi sussiste, seppure scorporata dal nostro gruppo quale spin-off”.

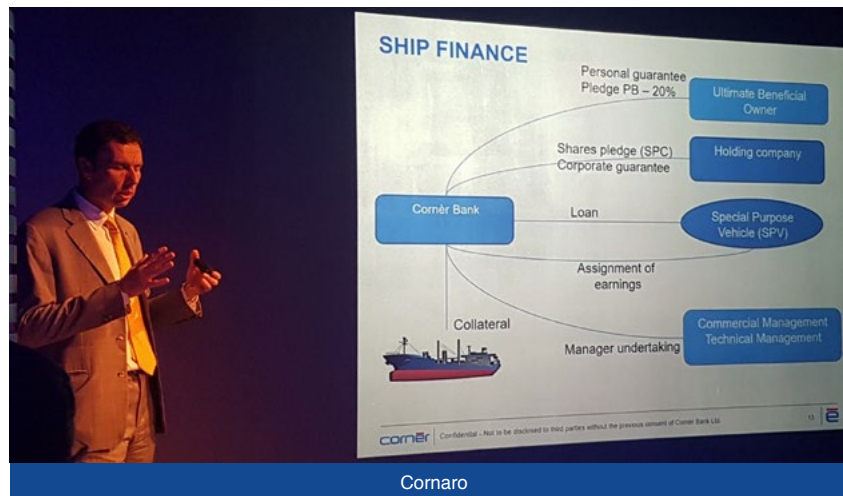
Stiamo parlando della Navimar, di cui è attualmente titolare Nicola Frandoli, specializzata in dry bulk tonnage.

Alla morte del nonno nel 1992 le redini vennero prese dal padre Paolo, che era entrato in banca nel 1980, fino al recente cambio di timone tre anni fa a favore del figlio Vittorio, a sua volta entrato nell'azienda di famiglia nel 2004, col padre che mantiene il ruolo di Presidente del CdA.

“Continuiamo a mantenere tale impronta artigianale, che ci ha finora premiato, anche se i nostri *achievement* sono stati

notevoli. Siamo stati tra i fondatori del circuito VISA nel 1970 nell'ambito di un consorzio costituito da banche internazionali.

Abbiamo una raccolta in costante crescita, da 4,435 miliardi di franchi nel 2010 a quasi il doppio, esattamente 8,208 miliardi lo scorso anno; e per il quarto anno di fila siamo stati riconosciuti come la migliore banca della Svizzera per solidità patrimoniale, in base alle statistiche pubblicate da The Banker a luglio 2018. Si tratta di una conferma decisamente importante da parte del noto periodico finanziario inglese edito dal Gruppo Financial Times, che, analizzando e comparando i dati di bilancio delle prime mille banche mondiali, dal 2015 mantiene inalterato questo eccellente risultato per Cornèr Banca. Il perdurare di tale posizionamento in cima alla lista della banche svizzere più solide corrobora la validità della politica di gestione delle attività e di dotazione di capitale proprio” ha rimarcato il CEO di una società che oggi ha 1.319 addetti ripartiti nelle



diverse sedi: il Gruppo è composto dalla casa madre Cornèr Banca SA di Lugano, dalle 4 succursali di Chiasso, Ginevra, Locarno e Zurigo, dalle affiliate Cornèr Bank (Overseas) Limited, BonusCard.ch SA, Cornèrcard UK Ltd, Diners Club Italia S.r.l. e Dinit d.o.o., con filiali a Nassau (Bahamas), Londra, Vaduz (Lichtenstein), Milano e Isola (Slovenia), e - mantenendo la piena indipendenza - è attivo nell'intera gamma dell'offerta bancaria tradizionale, con una specializzazione nei settori del Private Banking, del finanziamento, delle carte di pagamento Visa, Mastercard e Diners Club e del trading online, operando sul mercato nazionale in qualità di banca 'universale', mentre la presenza sui mercati internazionali è finalizzata a diversificare ed ampliare l'offerta di prodotti e servizi, con un'attività focalizzata sul private banking. L'ultimo esercizio esercizio del Gruppo Cornèr Banca si è chiuso in linea con gli anni precedenti. I ricavi sono aumentati a 418,0 milioni di franchi (+0,2%), mentre l'utile netto si è attestato a 53,6 milioni (56,3 nel 2017).

“Il nostro coinvolgimento nello shipping è dedicato all'85% al ramo dei carichi secchi, prevalentemente a navi di media e piccola stazza, mentre ci teniamo alla larga dal settore dei carichi liquidi, che reputiamo più rischioso, memori della lezione che ha avuto il settore marittimo dopo il

disastroso caso della Exxon Valdez a fine anni '80, come pure a quello dei container, dove girano navi troppo grandi per la nostra filosofia di *money lending*, e delle passeggeri” ha precisato ancora Cornaro. “Possiamo finanziare sino all'80% del capitale sulle *newbuildings* e sino al 55% di quelle *second hand* come regola generale. Ma siamo attivi anche nel trading, così importante come branca economica qua a Lugano e in tutta la Svizzera: acciaio, ferro e carbone sono le nostre *commodities* preferite, mentre non trattiamo il petrolio”.

Angelo Scorza



Cornaro, Piccinini, Romeo

CTS

movimentazioni industriali

sollevamenti

trasporti eccezionali

CTS S.p.A.
Via dello Stagnino, 6/8
48125 Roncalceci RA
Tel. +39 0544 569611 Fax +39 0544 569696
www.ctstrasporti.it info@ctstrasporti.it

Il cluster marittimo italiano ha portato la sfida al Northern Range

Missione del Propeller Club Nazionale nei porti del Benelux. Masucci: “Visitate realtà all'avanguardia e portato in Nord Europa le Best Practices italiane”

Dopo le precedenti tappe in Marocco, Grecia, Spagna, Malta, Hong Kong e Singapore, la quinta missione estera dell'International Propeller Club nazionale s'è svolta nei porti di Anversa e Rotterdam. Una delegazione di 40 persone – composta, tra gli altri, dal Direttore Generale per la vigilanza delle Autorità portuali, le infrastrutture portuali, il trasporto marit-

timo e per le vie di acqua interne del MIT, Mauro Coletta, dai presidenti delle AdSP del Mar di Sardegna (Massimo Deiana), Mar Tirreno Centrale (Pietro Spirito) e dal Commissario dell'Ap di Gioia Tauro e Calabria (Andrea Agostinelli), dai rappresentanti di Confitarma, Assoporti, Federaenti e Fedespedi – si è confrontata con le realtà del Northern Range secondo la for-

mula consolidata che alterna discussione accademica, confronto tra best practices ed esperienza diretta, con la consueta attenta regia di SRM.

Capitanato dal presidente del Propeller Club nazionale Umberto Masucci il gruppo, nella prima giornata dell'iniziativa, è stato protagonista presso il Dipartimento dei Trasporti e dell'Economia Regionale



dell'Università di Anversa di un intenso ed esaustivo dialogo con la controparte belga sul tema “Northern Range vs. Mediterranean Maritime Cluster, a vision about port & shipping trends and strategies”.

È seguita la tappa all'iconica sede dell'Autorità portuale fiamminga realizzata da Zaha Hadid, ove sono state illustrate caratteristiche, traffici, modalità operative e gestionali dello scalo belga, e un tour alle infrastrutture del porto situato alla foce del fiume Schelda dove la delegazione ha potuto anche visitare l'AET terminal del gruppo Grimaldi, best practice portuale italiana in Nord Europa.

Trasferimento nella giornata successiva a Rotterdam per conoscere da vicino il primo scalo europeo per traffici e terzo al mondo. La visita si è svolta a bordo di un battello messo a disposizione dell'ente portuale ed ha consentito di toccare quasi con mano la realtà di un'infrastruttura unica al mondo sia dal punto di vista tecnologico, con l'adozione delle più avanzate soluzioni in tema di digitalizzazione, sia per la complessità topografica, con la parte storica delle banchine che dista oltre 50 chilometri dalla nuovissima area di Maasvlakte, all'estremità del delta fluviale del Nieuwe Maas, nel mare del Nord.

“La missione è stata positiva, il confronto è stato utile, le discussioni molto interessanti; abbiamo visitato realtà ovviamente molto differenti dalle nostre, ma abbiamo anche portato in Nord Europa le buone pratiche dello shipping italiano e della nuova portualità nazionale. Torniamo a casa arricchiti da nuove esperienze e con una delegazione ancora più coesa e determinata nel continuare l'opera di divulgazione della cultura dei trasporti, shipping e logistica” ha dichiarato al ritorno Masucci.



Cambio della guardia ai Promotori Musei del Mare

Dopo due mandati triennali il presidente Roberto Giorgi cede il timone ad Mauro Iguera, mentre il museo marittimo (leader nel Mediterraneo) allarga gli asset alla Lanterna, e l'associazione archivia un altro bilancio in utile

Genova – Una delle assemblee annuali di approvazione del bilancio più affollate che si ricordi ha sancito, oltre alla ratifica del risultato d'esercizio (in leggero utile) del 2018, anche il cambio della guardia alla testa dell'associazione dei Promotori Musei del Mare.

Dopo due mandati triennali, condotti positivamente in porto tenendo il comando anche a distanza (dalla sua residenza operativa di Monaco), complici anche i numerosi viaggi d'affari nei quali è regolarmente impegnato (nei quali funge da ambasciatore della struttura), il presidente Roberto Giorgi (Past President di V.Ships e Presidente di Fraser Yachts) ha terminato la propria avventura in seno al consesso scegliendo di non ricandidarsi per esigenze logistiche.

Il manager genovese ha preferito cedere il passo ad un timoniere residente in loco, che possa curare maggiormente da vicino gli interessi dei Promotori, individuando il proprio successore ideale in Mauro Iguera (Amministratore Delegato di Cambiaso Risso), che ha accettato con orgoglio il nuovo impegno. Intanto quello che è considerato quasi unanimemente il museo marittimo leader nel Mediterraneo, per la ricchezza e varietà dell'offerta espositiva, se non per il numero di visitatori annui che raccoglie, ha allarga ulteriormente gli asset a disposizione del pubblico.

Oltre al perno del Galata Museo del Mare,



Iguera e Giorgi

della Commenda di Prè e del Museo Navale di Pegli, i Mu.Ma. hanno ora al proprio arco l'ulteriore freccia della Lanterna.

Di recente è stato vinto da una società di Napoli il concorso per realizzare la sezione dell'Emigrazione a valenza nazionale.

L'istituzione, che ha recentemente cambiato il nome completo in 'del Mare e delle Migrazioni', ha nel frattempo aggiunto un altro record al suo pedigree, sottoscrivendo col Comune di Catanzaro una convenzione per la realizzazione in Calabria

di un grande Museo del Mare e delle Tradizioni Marinare da realizzarsi in area adiacente al Porto di Catanzaro Marina.

Elemento di maggior attrattiva del futuro museo sarà un battello sommergibile della classe Sauro, da acquisire in donazione gratuita dal Ministero della Difesa Stato Maggiore della Marina Militare, che diverrà visitabile. A contribuire alla realizzazione del progetto sarà la collaborazione con il Mu.MA, che ricoprirà il ruolo di advisor tecnico per l'impostazione scientifica e museologica, svolgendo un'attività di consulenza al fine di trasferire il know-how maturato nella gestione del Galata e nelle molte esperienze di collaborazione da essa avviate a livello nazionale e internazionale.

Basti ricordare che il polo museale genovese è gemellato con alcune strutture omologhe internazionali in Oman, Zanzibar, ad Amburgo, a

Pivka (Slovenia), Tallinn (Estonia) e forse prossimamente ad Odessa (Ucraina), una cui delegazione cittadina era in visita proprio in questi giorni.

Prossime iniziative in vista il Festival del Mare (16-18 maggio) e l'attesa intervista-conversazione con Cecilia Battistello (30 maggio).

Dal suo canto anche l'associazione dei Promotori sta affilando le armi per portare avanti un'azione di supporto alla divulgazione che si effettua incessantemente dalla costituzione 15 anni fa.



Come ha ricordato il Vice Presidente Maurizio Daccà, quando il Museo venne trasferito al Galata nel 2005 dai Magazzini del Cotone, le sale dei padiglioni erano quasi spoglie; oggi si ha il problema contrario, con spazi insufficienti a raccogliere tutti i tesori, compresa l'ultima sala 'Navigare nell'Arte' donata dalla Fondazione Paolo Clerici lo scorso anno.

I promotori, che hanno da qualche tempo rimodernato il proprio logo, hanno anche rinnovato le proprie fila. Ferme restando figure come il Tesoriere Pierluigi Ferrari, sono entrati nuovi Consiglieri quali Carlo Cameli e Roberto Cavanna, mentre sono usciti Ugo Salerno, Tullio Biggi, Eugenio Kielland, Simona Coppola, Filippo Gaslini, Enrico Mattarelli. Costoro si aggiungono ad altri 14 consiglieri confermati nella carica.

I promotori hanno anche un seggio presso il Consiglio dei Mu.Ma, di cui fanno parte gli stessi Daccà e Ferrari, oltre a Marco Novella, Paolo Clerici e Andrea Corrado. Rilevante, infine, l'attività social dei Promotori, come testimoniato dall'efficiente Segretario Generale Anna Dentoni, vero 'anema e core' dell'associazione, che oggi conta 68 soci, con l'intenzione dichiarata di crescere prossimamente ad 80 e poi fino a 100 membri.

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

Eravamo (un po' più di) quattro amici al Nautico nel 1969

Cinquantenario anniversario del diploma della Quinta A all'Istituto San Giorgio di Genova

Quel legame particolare che nasce sui banchi di scuola ed intreccia le vite di alunni e professori, la Quinta A Nautico San Giorgio del 1969 lo ha sempre tenuto vivo e rinnovato incontrandosi ogni anno a primavera.

Che sabato 4 maggio sarebbe stata una giornata speciale lo abbiamo percepito subito, fin dal primo momento, quando ci siamo incontrati sotto la Lanterna,



per visitare il monumento simbolo della nostra città, scelto proprio per dare quel tocco di marinaro alla celebrazione del cinquantenario del diploma della nostra Quinta A del Nautico San Giorgio. Curiosamente nessuno di noi lo aveva mai fatto prima e così, grazie ad Anna Dentoni (Segretaria Generale dei Promotori dei Musei del Mare) abbiamo avuto la possibilità di visitare il Faro per eccellenza. All'appello hanno risposto presente: la professoressa d'inglese Angela Mela, la nostra 'Miss Apple', il professore di astro-

nomia e navigazione Giovanni Petrilli, il nostro 'Pedro' e lo zoccolo duro di sempre con la mitica felpa: Claudio Bavassano 'Bavastro', Luciano Burlando 'U Megu', Roberto Giorgi 'James', Enrico Calvini, Giuseppe Pastorino 'Beppe', Carlo Rovegno (Carlosinho), Roberto Mariani, Corrado Doderò 'Il Comandante' e Niclò Calloni 'Callons'.

Il più bello però doveva ancora venire ed è esploso in quel meraviglioso e pirotecnico gioco di ricordi, di emozioni e di 'cazzeggio' una volta ormeggiati al ristorante Da U Santu, sulle alture di Voltri che ci ha sorpreso e deliziato con i suoi piatti veramente di ottima qualità. Un momento di commozione nel ricordo dei compagni scomparsi, quelli che - come si dice a bordo - "sono andati avanti": Roberto 'Gritta' Ristori e Giovanni D'Angelo.

L'Oscar della giornata è stato unanimemente riconosciuto a U Megu

Luciano per la performance in dialetto genovese tratto dalla commedia 'Cantafœ', premiata da una osannante standing ovation.

Cinquanta anni sono un bel pezzo di vita, vita che ciascuno di noi ha poi percorso seguendo la propria strada e realizzando le proprie aspirazioni, ma è bellissimo ogni volta scoprire quanto siamo cambiati nel tempo e quanto siamo rimasti gli stessi irriverenti e scanzonati ragazzi della Quinta A.

Niclò Calloni

I ciclisti dello shipping sostengono ancora il Gaslini

Terza 'tappa' annuale della Genoa Shipping Ride, corsa sulle due ruote non competitiva e di beneficenza

Nel fine settimana dal 17 al 19 maggio si ripeterà l'ormai consueto evento che da tre anni riunisce a Genova e dintorni gli appassionati di ciclismo che operano nello shipping.

"Siamo arrivati alla terza edizione" spiega l'organizzatore Angelo Merialdi. "Quando abbiamo cominciato nel 2017, sapevamo di poter contare su tanti professionisti dello shipping che amano il ciclismo e quindi quando i colleghi e amici delle Studio Legale di Londra Bentleys e dello Standard P&I Club ci hanno proposto di organizzare una pedalata lungo la riviera, non ci abbiamo

pensato due volte e abbiamo dato vita alla prima edizione di questo evento. La risposta da allora è sempre stata più che positiva. Anche quest'anno avremo oltre 40 partecipanti, la metà dei quali di provenienza dalle più importanti piazze marittime in Europa: Londra anzitutto, ma anche Amburgo, Norvegia e Parigi". Oggi la Genoa Shipping Ride è diventata quindi un punto di riferimento nel nutrito programma internazionale di eventi simili in ambito shipping.

"Tra questi, la nostra 'pedalata' si distingue, oltre che per le impareggiabili bellezze della nostra riviera, per il carattere

aperto, amichevole e non competitivo dell'evento ma anche per l'attenzione agli eventi collaterali e per le esigenze degli accompagnatori, che cerchiamo di coinvolgere e far sentire a casa anche se non pedalano. Soprattutto, quello che più ci distingue è il fatto che grazie al contributo dei nostri generosi sponsor, la Genoa Shipping Ride diventa un'occasione importante per la raccolta di fondi per l'unità di ematologia dell'ospedale Gaslini al cui meritorio lavoro teniamo davvero tantissimo".

In occasione della Shipping Ride dello scorso anno, con le donazioni dei par-

segue a pag. 33





A **century of tradition** in shipping
is a safe starting point for **our distinction**



2, Iassonos Street, Piraeus 185 37 Greece, Phone: +(30) 210 4284107-112



segue da pag.32

tecipanti e di amici e sostenitori, si sono raccolti oltre 3.300 euro che sono stati interamente devoluta all'Unità. "Quest'anno contiamo di fare ancora meglio. Tutto questo non sarebbe possibile senza il sostegno dei nostri sponsor che, con l'occasione, voglio ringraziare, menzionandoli in ordine alfabetico: Bentleys, Cinciano, Chugoku Boat Italia, San Giorgio del Porto, Ship-2Shore, Siccardi Bregante & C., The Standard, Yacht Club Italiano" prosegue Merialdi, ricordando i dettagli del programma di ben tre giorni. "L'evento inizierà con il Pasta party di venerdì 17 maggio presso il Mentelocale di Palazzo ducale a partire dalle ore 19.30. Per il sabato 18 è prevista una pedalata collettiva non competitiva da Genova a Sestri Levante con sosta a Portofino, dove i ciclisti, essendosi messi alle spalle oltre metà loro fatiche, si godranno caffè e focaccia

offerti dalla sede locale dello Yacht Club Italiano. L'arrivo a Sestri Levante è previsto nel primo pomeriggio dove i ciclisti saranno raggiunti da amici e sostenitori per chiudere la giornata in compagnia con un rinfresco a bordo della piscina dell'Hotel Due Mari. Infine, per gli irriducibili sarà possibile optare per una pedalata addizionale nell'entroterra nella mattina della domenica 19".



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.