



Onorato all'attacco dell'autoproduzione (e di GNV)

Il console della CULMV Benvenuti incassa l'inno al lavoro portuale dell'armatore napoletano e mette nel mirino pure Grimaldi a Savona

Genova - Vincenzo Onorato, patron di Onorato Armatori e di Moby, oltre a proseguire la sua battaglia per i marittimi italiani e contro il Gruppo Grimaldi, ha aperto un nuovo fronte di scontro sul tema dell'autoproduzione in banchina, mettendo nel mirino anche (e soprattutto) Grandi Navi Veloci, dunque il suo compagno di associazione (in Assarmatori e in Confcommercio) Gianluigi Aponte.

In occasione della presentazione nel porto di Genova della nuova nave ro-ro Maria Grazia Onorato, appena arrivata dai cantieri tedeschi di Flensbug e destinata a entrare in servizio sulla linea Genova



Vincenzo Onorato

- Livorno - Catania - Malta, il numero uno del Gruppo Moby, oltre al consueto attacco agli armatori che imbarcano marittimi extra-comunitari (la nave sulle fiancate riporta la scritta "Onorato per i marittimi italiani"), ha sorpreso tutti andando a colpire quello che secondo molti potrebbe

essere proprio il salvatore della balena blu se un domani la compagnia avesse bisogno di un salvagente (soprattutto finanziario). A proposito dello scontro in atto ormai da diversi anni sul fronte dei marittimi italiani Onorato ha detto: "Quelli che fanno la linea Genova - Olbia, se fermassero a Bastia, che ha anche una sua valenza commerciale, potrebbero imbarcare tutti marittimi extracomunitari. Un collega armatore l'ha fatto, l'ho denunciato e sembra che stia mettendo a posto le navi piano piano.

Però, qualche gol, qualche battaglia persa l'abbiamo avuta, e l'arroganza di certi amatori va avanti, fino al punto di parlare di autoproduzione".

E qui si apre il nuovo capitolo della battaglia per l'occupazione degli italiani, non solo a bordo ma anche a terra. "Che significa autoproduzione? Una ventina d'anni fa (a Genova, ndr) i camalli erano circa 6mila e davano occupazione a tutta la città. Oggi sono mille. Autoproduzione

significa che il marittimo imbarcato a bordo si mette a fare le operazioni portuali. Nel caso di navi estere, ma anche italiane, saranno i marittimi extracomunitari, pagati 100-200 dollari al mese. La mia domanda dunque è: se questa è globalizzazione, e non è un discorso nazionalista, è la globalizzazione della miseria. Vogliamo sfasciare anche i porti? Vogliamo mandare a casa altre persone?"

Il numero uno di Moby e Tirrenia ha poi

segue a pag.2

TOP THREE

GLI ARTICOLI PIU' LETTI DELLA SETTIMANA SCORSA

1°

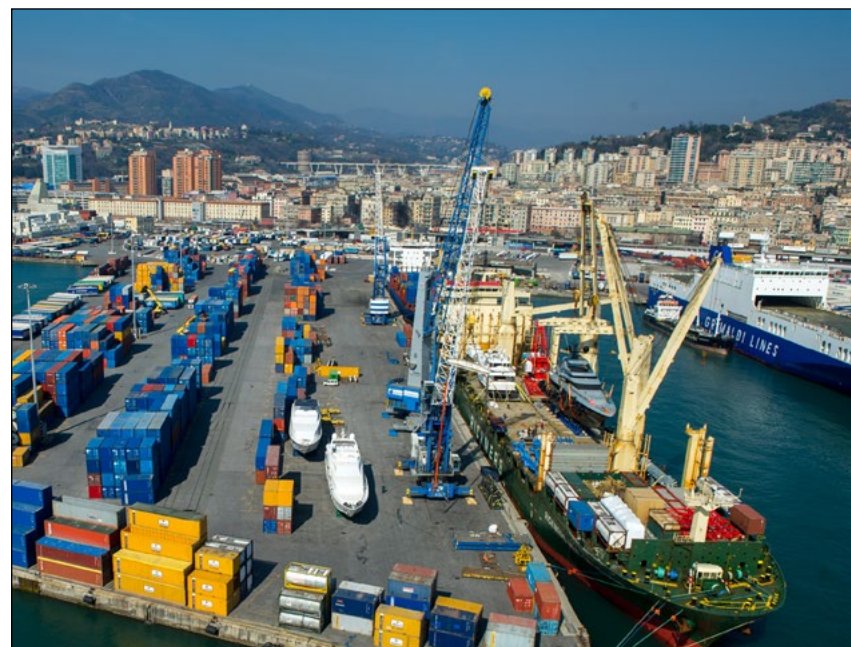
Esplosione a bordo di una nave di Saipem nel Mar Caspio

2°

Il traghetto Aurelia di SNAV in avaria al largo della Croazia

3°

Spinelli apre un distripark anche a Vado Ligure



Terminal San Giorgio
Gavio Group

The multipurpose choice in Genoa

LIBERTY lines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE

PORTI

A Genova l'internazionale dei portuali contro l'autoproduzione

ITF e ETF a fianco del sindacato confederale nazionale per rivendicare l'esclusività dei lavoratori di banchina su rizzaggio e derizzaggio



segue dalla prima pagina

affermato: “Quello che io non capisco è come mai nel porto più importante e congestionato d'Italia si sia passati da 6mila a circa mille lavoratori della compagnia portuale. E con questa prospettiva dell'autoproduzione diventeranno 200 o 300 nel porto più importante d'Italia. Cerchiamo di non essere ipocriti: se vogliamo fare fuori tutto, i marittimi italiani e le compagnie portuali, nell'alto nome della speculazione armatoriale almeno si abbia la dignità e il coraggio di dirlo apertamente. Se così, invece, non deve essere, ci vuole una risposta politica forte e certa, che riporti Genova non solo nella centralità dei traffici marittimi del Mediterraneo, ma soprattutto che questa centralità ridia un tono e una sostanza vera in termini di occupazione”.

Insomma nel mirino c'è, come sempre, il Gruppo Grimaldi, che l'autoproduzione a bordo la effettua ad esempio nel vicino porto di Savona, ma anche, e questa è stata la novità più sorprendente, Grandi Navi Veloci, che proprio in questi giorni è al centro delle critiche con i sindacati dei lavoratori per il tentativo di incrementare il 'fai da te' nelle operazioni di rizzaggio e derizzaggio in particolare negli scali di Genova e di Napoli. Sentire Onorato schierarsi apertamente e pubblicamente contro quello che in questo momento è un fronte particolarmente caldo per il suo compagno di schieramento in Assama-

tori, Gianluigi Aponte, fa un certo effetto e coglie di sorpresa, fra gli altri, anche il console della CULMV Antonio Benvenuti.

A margine della cerimonia a bordo della nuova nave di Tirrenia, durante il quale è stato invitato anche a parlare sul palco subito dopo lo stesso Onorato e prima ancora del governatore ligure Giovanni Toti (altro aspetto che ha fatto storcere il naso a qualcuno del Gruppo MSC), Benvenuti ha detto: “Mi fa piacere aver sentito che sia contro l'autoproduzione e ringrazio Onorato per questo inno al lavoro. I portuali fanno i portuali e i marittimi fanno i marittimi”. Confermando il fatto che le parole del numero uno di Moby e Tirrenia non potessero che essere rivolte al caso di GNV e a quello di Grimaldi (a Savona) ha poi aggiunto: “Per quanto riguarda Grimaldi a Savona di fatto effettuano l'autoproduzione grazie a un accordo stretto anni fa ma questo accordo può anche essere revocabile, può venir meno. Tanto più se, facendo parte della stessa Autorità di sistema portuale, a Savona verranno estese le regole che valgono a Genova”.

Ad ascoltare le parole di Vincenzo Onorato era presente personalmente anche Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, che, non è chiaro se per una coincidenza temporale, alla fine del discorso ha lasciato la nave.

Nicola Capuzzo

Genova – “Rizzaggio e derizzaggio sono lavori dei portuali”.

Non è solo lo slogan di una campagna internazionale di lungo corso portata a Genova dai sindacati confederali dei trasporti Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti. Si tratta proprio della sostanza del messaggio che Paddy Crumlin, il *docker* australiano che presiede il board esecutivo dell'ITF, la Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti, è venuto di persona a ribadire a Genova insieme ai colleghi italiani, affiancato dallo statunitense Willie Adams, dall'olandese Niek Stam, da altri dirigenti di svariate provenienze, da Livia Spera, segretario generale dell'ETF (emanazione europea dell'organizzazione) e da Francesco Di Fiore, coordinatore degli ispettori ITF.

Un messaggio indirizzato dal capoluogo ligure a tutti gli armatori: “Solo i portuali sono autorizzati a svolgere operazioni portuali. È stato chiarito anche da un accordo fra ITF e datori da poco inserito nel rinnovo del contratto dei marittimi imbarcati su navi che battono bandiere di comodo: solo laddove non vi siano organizzazioni portuali i marittimi possono svolgere mansioni altrimenti ad esse riservate. Gli armatori devono rispettare questo accordo. In caso contrario ci faremo trovare 'pronti' per le loro navi in qualunque porto, in ogni angolo del globo” ha tuonato Crumlin.

La circostanza temporale per la conferenza stampa organizzata dai confederali (rappresentati a livello nazionale da Natale Colombo, Mario Melchiori e Marco Odone e localmente da Enrico Poggi, Davide Traverso e Roberto Gulli) è stata tutt'altro che casuale, collocandosi a pochi giorni dalla [proclama-](#)

[zione di uno sciopero](#) in cui la recrudescenza di fenomeni di autoproduzione di rizzaggio e derizzaggio ha avuto il suo peso, a fianco dell'interruzione della trattativa sul rinnovo del CCNL. Anche l'autoproduzione, hanno infatti ricordato i rappresentanti di Filt, Fit e Uiltrasporti, è una manifestazione di quei fenomeni aggregativi della filiera marittima che stanno scardinando lo status quo, “nel tentativo di comprimere i diritti dei lavora-



tori in un pericoloso calco di quanto già visto nella logistica terrestre”.

Anche la location, sotto la Lanterna, nella sede della CULMV, il fornitore di manodopera temporanea di Genova, non è stata fortuita. “Parole d'oro quelle di Crumlin, condivisibili e chiare. Il marittimo deve fare il marittimo e il portuale il portuale. Siamo la compagnia più grande in Italia e daremo il nostro supporto a questa campagna. Genova deve essere un esempio, sia sul fronte dell'unità sindacale, che del ruolo di vigilanza dell'Autorità di Sistema Portuale” ha rincarato il console Antonio Benvenuti, allargando il campo del confronto con l'ente di gestione del porto, dalla CULMV incalzato anche sulla perdurante “attesa di notizie in merito all'applicazione del comma 15 bis (dell'articolo 17, *nda*)”, la norma che, prevedendo il sostegno dell'AdSP ai fornitori di

manodopera temporanea, consentirebbe alla CULMV la chiusura in pareggio del bilancio 2018.

Tornando all'autoproduzione il numero uno della compagnia ha messo il dito nella piaga: “Delle sentenze del TAR ci interessa poco, perché la partita sul rizzaggio è troppo importante ed è mirata a frantumare l'unità dei lavoratori portuali. Ma una legge nazionale flessibile come la nostra – ha concluso Benvenuti con riferimento alle [interpretazioni differenti](#) date sull'autoproduzione da Tribunali e Autorità Portuali – è il 'problema'. Con una compagnia come la CULMV a Genova l'autoproduzione non è passata e non passerà, lo sappiano gli armatori che ci stanno provando e l'AdSP che deve controllare. Ma occorre che anche in porti dove i lavoratori sono più deboli questo

principio sia rispettato”.

Un tema, tuttavia, quello di un eventuale intervento chiarificatore a livello normativo, non sentito dal sindacato: “Le leggi ci sono, l'autoproduzione è consentita solo dove non c'è l'art.17 e deve essere comunque autorizzata toccata per toccata” ha spiegato Melchiori, chiedendo alle AdSP di vigilare e al Governo di interloquire col sindacato. Seguì nell'appello da Colombo, che ha invitato le istituzioni a non prestarsi “alle pressioni delle lobby per la destrutturazione del sistema”. È per questo – hanno evidenziato all'unisono le OOSS – che lo sciopero del 23 non sarà un'azione volta solo a tutelare le ragioni verso la controparte nell'ambito del CCNL, ma avrà una valenza più ampia. E un respiro internazionale nel solco della battaglia condotta globalmente dall'ITF.

Andrea Moizo

Moby in pressing sull'AdSP di Livorno

Onorato chiede di accelerare l'iter per il rilascio dell'autorizzazione a Piombino per la joint venture MANTA



Moby ha fretta di far partire gli investimenti propedeutici all'avvio delle attività nel porto di Piombino della joint venture MANTA (*Moby Ars New Terminal Auto*) Logistics che disoccuperà di logistica per i veicoli finiti.

Così si spiega infatti la dura nota firmata del presidente Vincenzo Onorato e inviata alla stampa nella quale viene messo sotto accusa l'immobilismo dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (che oltre a Livorno racchiude anche lo scalo di Piombino). "Appare evidente come l'Autorità Portuale di Livorno, che tanto si è prodigata negli ultimi anni in favore di alcuni armatori, rilasciando ripetute concessioni temporanee lampo, si sia dimenticata di Piombino, fatta diventare a tavolino con la riforma portuale

succursale di serie B dello scalo labronico e quindi non meritevole di attenzioni" è scritto nella nota.

Onorato prosegue dicendo: "Piombino è in profonda crisi, con una disperata ricerca di posti di lavoro e, ad oggi, l'unica iniziativa reale per questa città è quella proposta dal mio gruppo, che la potrebbe far diventare in breve tempo la capitale sud europea per la logistica delle auto e la porta di accesso per questo mercato nel Mediterraneo. La nostra istanza (per il rilascio della concessione in porto, ndr), che è stata presentata da diversi mesi, è diventata ormai un fantasma invisibile a palazzo Rosciano". Per il Gruppo Moby questo immobilismo dimostra "il non interesse dell'Autorità Portuale a generare, fra diretto e indotto, centinaia

di posti di lavoro e importanti investimenti in un territorio ridotto alla fame". Onorato in conclusione dice: "Nel pieno rispetto delle normative e delle regole chiediamo a gran voce che venga data una risposta a chi è a casa in attesa di essere assunto. Noi siamo pronti a partire e a realizzare in tempi rapidissimi ciò che abbiamo promesso. Sono il mercato e i nostri clienti a chiedercelo. Nel caso l'Autorità Portuale frapponesse pretestuosi ritardi procedurali, diventerà ancor più legittimo pensare che questa istituzione, che dovrebbe essere al servizio del lavoro e quindi dell'occupazione, sia nella realtà vassalla di ben altri particolari interessi, che dovranno essere oggetto di ulteriori indagini da parte della magistratura".

N.C.

Procargo Line sospende la linea Italia-Tunisia

La compagnia aveva iniziato a operare lo scorso anno fra il porto di Cagliari e Zarzis

A circa un anno di distanza [dalla sua presentazione](#), la nuova compagnia di navigazione Procargo Line, attiva fra la Sardegna e la Tunisia, ha già dovuto alzare (quantomeno temporaneamente) bandiera bianca.

A confermarlo è l'amministratore delegato (e azionista) Euan Lonmon dicendo: "Attualmente la linea regolare Procargo Line sulla Tunisia è sospesa. Dopo nove mesi di operazioni sui porti di Sousse, Sfax e Zarzis la decisione della sospensione nasce da una serie di considerazioni che vanno dalla situazione economica e politica in Tunisia e Libia a considerazioni di tipo operativo ed economico".

Non tutto il progetto è da buttare, anzi la sospensione sembrerebbe essere solo temporanea, perché Lonmon aggiunge: "Positivamente si può rilevare che Procargo ha non solo il riconoscimento di linea regolare, ma soprattutto la garanzia di accosto nei porti minori della Tunisia. Durante i nove mesi di operatività la compagnia ha dimostrato grande flessibilità nel trasporto marittimo multipurpose, vale a dire ro-ro, container e general cargo, con l'innovativo sistema delle cassette".

Procargo Line è convinta, anche sulla

base delle richieste ricevute da parte delle autorità tunisine, "che in futuro lo sviluppo di questo tipo di trasporto verso i porti secondari tunisini e in particolare per il porto di Zarzis, vicino alla frontiera libica, sia di grande utilità per lo sviluppo economico di queste



Antonio Musso, Enrico Bogazzi, Costanza Musso

regioni periferiche e per gli scambi con l'Unione europea".

Procargo Line è un progetto pensato e supportato dal Gruppo Grendi e sostenuto da investitori come la Vittorio Bogazzi e figli SpA, la Porto di Carrara SpA e lo stesso Euan Lonmon. Il servizio veniva assicurato dalla nave ro-ro Altinia (150 metri di lunghezza e 1.150 metri lineari di capacità) che è stata recentemente restituita al noleggiatore (Giovanni Visentini Trasporti Fluvio-marittimi), il quale [a sua volta l'ha dismessa](#).

Nicola Capuzzo

Clerici quasi pronto a fare tris... di partner

Il Presidente di Coeclerici disegna nuove strategie - "Stiamo ragionando sul far alleanze in tre diversi filoni di business" - ed intanto si gode dei risultati di bilancio da record, pronto a reinvestire utili in ulteriori iniziative

Milano - Nell'ultimo scorcio temporale per Coeclerici è cambiato sensibilmente lo scenario; non solo quello di business, ma anche la sede generale sotto la Madonnina, spostata al piano superiore di Piazza Diaz, in uffici più luminosi, sebbene attualmente meno 'abitati' di prima (il personale milanese è stato infatti ridotto da circa 50 a 20 dipendenti).

Ma l'orizzonte è tutt'altro che conservativo per la storica società, fondata a Genova nel 1895, che resta tra i leader mondiali nel settore del carbone per le industrie dell'energia e dell'acciaio, e di recente entrata anche nel settore dell'industria.

"Il bilancio 2018 ci soddisfa ancor più di quello del 2017. Il fatturato è stato di 943 milioni di euro, in considerevole crescita (869 nel 2017), EBITDA 150 milioni (46 nel 2017), EBIT 141 milioni (28,7 nel 2017), ma soprattutto il risultato netto è più che quintuplicato: 117 milioni (20 nel 2017). Siamo una società in grande salute, come testimonia anche il rapporto debt/equity sotto 1, contro una media italiana di 2 o 3, raggiunto anche grazie al fatto di aver diversificato l'attività" spiega Paolo Clerici, dal 1992 Presidente

e Amministratore Delegato di Coeclerici, nonché fondatore e Presidente della Fondazione Paolo Clerici, che illustra a *Ship2Shore* dove sta andando a parare la nuova strategia aziendale.

"Siamo usciti dalla logistica - da qui la sensibile riduzione del reparto di Milano, ndr - per una serie di fatti concomitanti. In Indonesia avevamo un partner locale che era l'unico cliente - *Chartswood Logistics (PTE) Ltd di Singapore, ndr* - il quale ci ha chiesto di poter comprare la nostra quota (il 49% in PT Asian Bulk Logistics); e lo abbiamo accontentato.

Ad essi abbiamo ceduto le nostre navi specializzate, precisamente: a PT Pelayaran Logistik Konversi Indonesia, la Bulk Pioneer; a PT Asian Bulk Logistics, Bulk Celebes, Bulk Java, Bulk Borneo e Bulk Sumatra.

In Mozambico, il cliente VALE ha cambiato strategia, spostandosi su un porto diverso da quello di Beira (ove erano impegnati i nostri due transhippers Bulk Limpopo e Bulk Zambesi), che poteva ricevere navi di qualunque dimensione, per cui la nostra logica dell'hub di transbordo dei loro carichi veniva meno.



La miniera di Korchakol in Russia



Paolo Clerici, Presidente e AD di Coeclerici

Le nostre unità peraltro le abbiamo vendute bene ai brasiliani, come si evince dai dati di bilancio".

Secondo fonti di mercato le 2 navi erano state vendute a VALE per 198 milioni USD; successivamente sono state rivendute dai brasiliani alla società Rocktree di Singapore, per un valore di circa 25 milioni l'una (ovviamente senza contratti di utilizzo).

Clerici non parla di prezzi, ma ragiona invece sulla logica del business attuale.

"Semplicemente, negli ultimi 5 anni non c'erano contratti sul mercato, era dunque impossibile crescere. L'industria del transhipment ha continuato a registrare una significativa contrazione, con costante riduzione della marginalità e debole domanda di nuovi progetti industriali, concentrata in Paesi ad alto rischio commerciale e politico, dunque era inutile insistere in quel business".

Per quanto concerne il fatto più recente, l'imprenditore smonta l'ipotesi che sia stata una ritirata.

"Quella con d'Amico in DACC è stata un'eccezionale partnership per 6 anni, ne siamo più che soddisfatti, ma siamo

usciti su nostra istanza; e loro, che sono persone serie, con cui abbiamo ottimi rapporti familiari da sempre, hanno accettato di prendere le navi senza battere ciglio. D'altronde anche qui abbiamo intuito che non c'era massa critica con 2 navi solamente, né opportunità di crescita, per cui era meglio dismettere il comparto, anche se restiamo, per ora, nell'armamento. Andrea Clavarino, che era Presidente della Divisione Shipping, torna ad essere Vicepresidente del Gruppo, ma resta in Confitarma; le sue dimissioni infatti sono state respinte dal Presidente di Confitarma Mattioli, almeno fino al prossimo consiglio. Penso che alla fine resteremo, pur senza navi, nella qualità di soci aggregati, con Clavarino consigliere della Federazione".

Nel frattempo i denari sono stati dirottati su altri asset.

"Abbiamo effettuato investimenti negli ultimi 5 anni per 194 milioni di euro. Oggi il gruppo assicura la propria presenza diretta in 11 Paesi, e al 31 dicembre 2018 avevamo 1.198 dipendenti.

segue da pag.4

Il focus di business odierno è rappresentato dalla miniera in Siberia, dove siamo proprietari al 100%, e dal trading basato a Singapore, oltre al settore industriale. Per quanto concerne la prima, abbiamo festeggiato con l'ambasciatore italiano e il governatore della Regione del Kemerovo, nel 2018 il decennale dall'acquisizione del sito di Korchakol, una miniera per l'estrazione di carbone a basso vola-

sempre partner di minoranza dove andiamo ad investire. Ma in Russia, ove siamo presenti da 60 anni, non ce n'era bisogno perché prima non avevamo investimenti diretti. Adesso tuttavia stiamo ragionando su un potenziale partner russo per raddoppiare la produzione nello stesso giacimento ed eventualmente acquisire altre miniere. Vogliamo investire almeno 100 milioni

Singapore, che cura il trading di commodities per tutta l'Asia, siamo alla ricerca di un partner; dai nostri uffici a Mumbai, Pechino, Djakarta, Sydney, Brisbane, commercializziamo tutti i tipi di carbone e coke, che compriamo un po' ovunque nel mondo, soprattutto in Cina, Australia e Sudafrica".

La terza gamba del tavolo di Clerici, dopo mining e trading, "tagliati" shipping e logistics, da un paio di anni è quella costituita dalla industry.

Costituita all'inizio del 2017 con l'acquisizione di IMS Deltamatic (società ora ribattezzata IMS Technologies), fra i principali operatori a livello mondiale nella produzione di macchine e impianti industriali ad alta tecnologia destinati all'industria del converting, del packaging e dell'automotive, la divisione concretizza un po' la nuova sfida di Clerici, permettendo al suo gruppo di proseguire nel processo di diversificazione del business, con approccio industriale e capacità di innovazione.

Peraltro, si tratta di un 'gingillo' che comporta impegno ma dà altrettante soddisfazioni, se è vero che lo stabilimento della

sede principale di Calcinato (Bergamo) - le altre tre filiali sono a Mandello del Lario (Lecco), Bollate (Milano) e Detroit (Michigan, USA) - su cui verte un progetto di espansione, aveva fatturato 50 milioni di euro nel 2017, salendo a 70 milioni nel 2018, con previsione di 80 milioni nel 2019.

"Ad oggi il fatturato di IMS Technologies proviene per circa l'80% dal converting (ambito dove si colloca tra n. 1 e n. 2



al mondo) e per il 20% dall'automotive", ovvero quest'ultimo proprio quel filone in cui Clerici ambisce appunto ad un'altra leadership.

"Stiamo cercando un partner per rafforzarsi nell'automotive, probabilmente sarà cinese, in quanto il paese della Grande Muraglia è il primo mercato mondiale nella produzione di autovetture. Vogliamo infatti accelerare un progetto di costruzione di uno stabilimento in Cina perché così sarà più facile vendere in Asia i nostri macchinari.

Nel contempo vogliamo ingrandire lo sta-

bilimento italiano a Bergamo, e abbiamo già comperato un terreno a Calcinato, dove possiamo realizzare l'espansione dell'attuale impianto su circa 12.500 mq. Nel frattempo abbiamo preso in affitto il ramo d'azienda, per successivo acquisto, di un'azienda di Casale Monferrato che è in concordato; la LAEM produce macchine di converting più piccole delle nostre, il cosiddetto 'entry level' del settore. E abbiamo aperto una società a San Pietroburgo come primo presidio nel mercato russo".

Ad un imprenditore di caratura e di

segue a pag.6



La sede di IMS Technologies a Calcinato

bilità situata in Siberia, vicino alla città di Novokuznetsk, ove abbiamo quintuplicato la produzione in 10 anni, passando da 300mila a 1,5 milioni di tonnellate; e nel 2019 saliremo a 1,7 milioni di tonnellate di coking coal, una commodity dal prezzo abbastanza stabile, che viene commercializzata dai nostri uffici di Mosca e Lugano, parte della divisione capeggiata da Urbano Clerici.

La nostra strategia è quella di avere

dollari in tre anni per arrivare ad una produzione di 3 milioni di tonnellate l'anno, il doppio di quella attuale. E non escludiamo l'acquisizione di nuove licenze, per portare le riserve ad oltre 100 milioni di tonnellate. La miniera ha un valore economico molto importante, ci investiamo costantemente dall'inizio di questa avventura circa 10 milioni di dollari all'anno.

Per quanto riguarda il nostro ufficio di



TRIESTE MARINE TERMINAL

OUR NETWORK YOUR SUCCESS

www.trieste-marine-terminal.com

segue da pag.5

apertura internazionale da quasi mezzo secolo nel business non si può evitare di chiedere un flash sull'attuale delicata situazione mondiale a livello di blocchi-paese, nel contesto macroeconomico e geopolitico.

“I paesi locomotiva oggi restano Cina e Russia, la vera domanda da porsi è: chi sarà tra 5-10 anni il numero 1 al mondo? Non credo molto nell'India che ha, se così si può definire, il ‘problema’ di essere una democrazia, la storia insegna che i paesi dirigisti hanno una marcia in più. Questo è un concetto che gli Stati Uniti non accettano, per questo hanno innescato un'opposizione che al momento si è tradotta in una guerra commerciale. Il piano della Cina è quello di essere n.1 in 10 settori specifici dell'economia mondiale entro il 2025” afferma Clerici. E l'Italia che ruolo può ritagliarsi?

“Se parliamo di business, e non di politica, dobbiamo stare con entrambi. Se succede solo la metà delle cose scritte nel memorandum siglato con la Cina dal

nostro Paese a fine marzo, è cosa buona per tutti noi italiani.

Il problema per noi è che l'UE è disunita e da quando ha allargato ad est i suoi confini non ha posizione univoca quasi su niente, temo che 28 paesi membri forse siano un po' troppi da coordinare.

Ma non sottovalutiamo la Russia, che ha fior di tecnologie avanzate; certo hanno i problemi derivanti dalle sanzioni, misure peraltro che secondo me non hanno mai risolto niente; o si fanno accordi o si fanno guerre, ovviamente speriamo di non fare queste ultime. Certo, oggi c'è troppa incertezza in generale nel mondo, e dunque è meno facile anche prendere decisioni imprenditoriali”.

L'imprenditore non scorda certo le sue origini genovesi, e conferma di ‘flirtare’ ancora a distanza con la Superba. “In questo contesto di apertura alla via della Seta, Genova come Trieste può essere uno dei protagonisti, anche se da esterno osservo che c'è stata meno resistenza alla Cina da parte di Trieste”.

Nel terminare la chiacchierata a tutto tondo Clerici anticipa solo in minima parte alcuni progetti che ha in mente per la Fondazione – già protagonista di recente con la realizzazione, al Galata Museo del Mare, della mostra permanente ‘Navigare nell'Arte’, ricca di quadri a soggetto, al quarto piano nella Sala Coeclerici.

“Siamo al lavoro su una nuova importante iniziativa collegata al mare, ma per ora non dico di più” afferma lapidario l'imprenditore, che è entrato nel consiglio del Mu.Ma. grazie all'intervento propiziatorio del Sindaco Marco Bucci. L'ultima chicca è una notizia cui Clerici tiene in particolar modo.

“Dopo 10 anni di istanze per intestare a mio padre una strada a Genova, finalmente si è deliberato di intitolare a Jack Clerici quel giardino comunale di fronte alla chiesa dei Cappuccini in Viale Padre Santo, proprio davanti alla vecchia sede genovese di Coeclerici”.

Angelo Scorza

SHIP 2 SHORE

presenta il nuovo servizio

ANNUNCI



- > Cerchi/offri lavoro?
- > Vuoi vendere/affittare un immobile?
- > Desideri diffondere comunicazioni di servizio sulla tua attività?

S2S mette a disposizione dei lettori uno **spazio web** dedicato alle **piccole inserzioni**.

La pubblicazione è **gratuita** per tutti coloro che trasmetteranno il proprio messaggio entro il **31 maggio 2019**.

Approfitta della promozione, compila online il modulo, e inserisci subito il tuo annuncio!

collegati a Ship2Shore.it/ANNUNCI



Per Gavarone lo shipping non è più business a conduzione familiare

L'armatore genovese ha spiegato perché eccesso di finanza e speculazione hanno spinto il gruppo Rimorchiatori Riuniti a puntare più su rimorchio portuale e offshore

Genova – “Lo shipping è diventato un mestiere più finanziario che industriale. Una volta le navi si finanziavano con una leva relativamente bassa, mentre oggi per le aziende famigliari di dimensioni non gigantesche è difficile competere con la quantità di denaro disponibile sul mercato”.

Parola di Gregorio Gavarone, amministratore delegato di Rimorchiatori Riuniti, che in occasione del Blue economy Summit andato in scena a Genova ha ripercorso la propria storia professionale e quella del gruppo Rimorchiatori Riuniti.

“Ricordo, nel periodo in cui facevo il broker navale, che avevamo negoziato l'acquisto di due petroliere da 80.000 tonnellate di portata costruite in Giappone. Alla sera il broker dice: è successo qualcosa, le navi non sono più in vendita. Stavamo chiudendo ed eravamo ai dettagli. Ci domandavamo come fosse possibile che le navi non fossero più sul mercato?” ricorda Gavarone. “Dopo una baruffa durata tutta la notte ce ne confermarono una sola. Il mercato era evidentemente difficile e ci accontentammo di prendere un'unica nave invece che due. Doveva ancora essere costruita ma noi dopo 65 giorni la rivendemmo con un 20% di mark up. Chi la comprò dopo due mesi riuscì a sua volta

a rivenderla con un altro 30% di mark up. Quindi significava che la nave, prima ancora di essere costruita e consegnata, nel giro di un anno aveva aumentato il suo prezzo del 50%”.

Il numero uno di Rimorchiatori Riuniti ha ricordato questo aneddoto per dire:



Gregorio Gavarone

“Capite perciò che questo è diventato in buona parte un altro mestiere. Un'azienda familiare ha bisogno di ingenti disponibilità finanziarie per poter stare dietro a questi cambiamenti di mercato. Una volta le navi stavano in media nelle flotte per decenni, mio nonno nel corso della sua vita aveva posseduto 70 unità”. Gavarone poi ha ricordato che nella prima metà del secolo scorso il comandante, uomo di fiducia dell'armatore

perché a tutti gli effetti rappresentava la società armatoriale, partiva per Londra “con quattro assegni in tasca, una lettera di presentazione per l'Ambasciata dicendo di avere documenti e soldi per andare a Glasgow, dove doveva ritirare la nuova nave: Saliva a bordo e se la portava via. Era un mestiere veramente diverso rispetto a oggi”. E qui il racconto arriva alle dinamiche di mercato attuali: “Oggi le navi vengono comprate come si potrebbe acquistare dell'oro o qualunque tipo di merceologia. Con in testa un ragionamento speculativo. Cerco di comprare quando il mercato è basso e vendere quando è alto. Lo scollamento fra l'azienda e l'attività operativa è molto più forte” ha spiegato. “Una nave viene comprata e rivenduta prima ancora di ritirarla. È un mondo tutto diverso: chi ha la finanza può comprare, chi invece vuole fare le cose sulle proprie spalle fa veramente fatica”.

Per queste ragioni le famiglie alla guida del gruppo Rimorchiatori Riuniti (Delle Piane e Gavarone) in tempi relativamente recenti hanno ritenuto che questo tipo d'attività dovesse essere molto più limitata perché richiedeva troppa responsabilità e risorse per un'azienda di quelle dimensioni. “Abbiamo deciso per questo - ha concluso Gavarone - di continuare a

sviluppare l'attività di rimorchio che già era in famiglia da generazioni e che presentava un buon bilanciamento fra attività industriale e finanziaria. Il rimorchio è cresciuto nel tempo, e noi siamo stati fra i primi a sviluppare l'attività d'altura nei primi anni '60 del '900. Il rimorchiatore Vortice, il più grosso in Italia, trasportava le navi Liberty avanti e indietro fra Stati Uniti e Italia attraverso l'Oceano Atlantico”.

Oggi Rimorchiatori Riuniti si divide in

tre aree d'attività: una riguarda il rimorchio portuale, una il rimorchio d'altura e l'assistenza alle piattaforme petrolifere con mezzi speciali e infine le navi maggiori adibite al trasporto merci (tre bulk carrier e una portacontainer). “Quest'ultimo business, che una volta era il punto centrale dell'attività del gruppo, oggi è semplicemente una dei tre rami in cui operiamo” è stata la chiosa dell'esperto armatore genovese.

Nicola Capuzzo

ASD TUG 2312
Compact & powerful

Bollard pull 62 t ■ Length 22.8 m ■ Speed 12.2 kts

DAMEN.COM

DAMEN

COMUNICAZIONE AZIENDALE

Il Gruppo Spinelli e il suo impegno nella logistica, dal 1963

Una realtà in continua evoluzione



Il Gruppo Spinelli è dal 1963 sinonimo di logistica, grazie alla sua presenza diffusa e capillare su tutto il territorio nazionale. Le business units del Gruppo permettono di offrire servizi integrati che rispondono alle esigenze di tutta la filiera logistica: terminal portuale, trasporto intermodale, camionistico, warehousing, aree di stoccaggio, riparazione, compravendita container ed operazioni doganali.

Fu il Commendatore Aldo Spinelli ad intuire, prima di molti altri, che il futuro della logistica era nei containers ed adattò i suoi semirimorchi a questo tipo di trasporto. Questo permise all'azienda di fare il suo primo grande balzo in avanti. Altra grande intuizione del Commendatore fu quella di capire che lo sviluppo del trasporto

sarebbe passato per l'intermodalità. L'attività storica del Gruppo è quella del trasporto su gomma che si svolge nelle basi operative di Genova, Padova, Livorno, Milano (Arluno), La Spezia (Santo Stefano Magra) e Reggio Emilia (Dinazzano) e si avvale di oltre 600 mezzi di proprietà. Ogni anno sono circa 200.000 i viaggi effettuati e 42 i milioni di chilometri percorsi. I centri intermodali di Reggio Emilia, Padova e Milano movimentano ogni anno treni che trasportano le merci verso i più importanti porti italiani: Genova, Livorno e La Spezia, dove sono localizzate altre strutture intermodali di proprietà. Negli ultimi anni, grazie a una serie di joint ventures con i principali operatori internazionali, il Gruppo offre partenze giornaliere di

convogli ferroviari diretti verso i più importanti porti del Nord Europa.

La divisione GPT del Gruppo Spinelli opera nel Porto di Genova su diverse aree in concessione per un totale di circa 150.000 mq offrendo servizi di imbarco/sbarco di containers, ro-ro e merce varia e movimentando annualmente volumi superiori ai 600.000 teu. Il taglio dello spigolo di Ponte Etiopia ha consentito l'ormeggio di navi fino a 294 m di lunghezza e, infine, con la decima gru mobile, il terminal ha implementato il parco mezzi. Le recenti acquisizioni di quote di Terminal Rinfuse Genova Srl e di Salerno Container Terminal-SCT S.p.a. hanno ulteriormente sviluppato la divisione terminal.

La divisione Depositi offre attività di ripa-

razione, deposito, movimentazione e compravendita containers. Tale attività è svolta in strutture presenti presso i terminal interni di Milano (Arluno), Reggio Emilia (Dinazzano), Vignole Borbera, La Spezia, Livorno e nel porto di Genova e di Genova

Pra'-Voltri. Annualmente la divisione Depositi movimentata oltre 1.500.000 teu. Centro Servizi Derna srl e Consorzio Genova Distripark di Prà-Voltri si occupano dell'attività di warehousing, trasporti convenzionali ed eccezionali, depositi nazionali doganali e merci varie, imballaggi industriali.

Infine Saimare S.p.a. opera con 160 addetti, di cui 95 accreditati a operare in Dogana, nel settore delle spedizioni con una presenza diretta nei porti di Genova, Savona Vado, La Spezia, Napoli, Livorno, Cagliari e Gioia Tauro e, attraverso corrispondenti, nei porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Civitavecchia, Salerno e Taranto. Inoltre è partner nella sperimentazione di progetti innovativi avviati dall'Amministrazione Doganale a livello nazionale.

Completata la filiera logistica del container, il Gruppo Spinelli ha differenziato ulteriormente il proprio business: rinnovata attenzione è rivolta all'eco-sostenibilità, con l'impianto fotovoltaico installato presso il centro intermodale di La Spezia (Santo Stefano Magra).

Il Gruppo conta oggi di circa 800 risorse e rinnova costantemente il suo impegno nel sostenere la comunità locale ed il sistema paese, contribuendo a promuovere le iniziative socioculturali del territorio.



RIMORCHIO

13/05/2019

Rimorchiatori Augusta torna da Damen

Ordinato un mezzo gemello del Capo Boeo, che sarà consegnato nel dicembre di quest'anno

A distanza di circa [due anni dalla sua prima commessa](#), Rimorchiatori Augusta ha deciso di tornare a rivolgersi a Damen per rafforzare la sua flotta, ordinando ancora un 'ASD 2810' con capacità di tiro a punto fisso di 60 tonnellate. La società, nata dall'acquisizione del ramo rimorchio di Augustea Imprese

Marittime e di Salvataggi da parte di Rimorchiatori Riuniti e attiva nel porto siciliano di Augusta, ha infatti firmato con il cantiere olandese un contratto per un mezzo di questo tipo, gemello dunque del [Capo Boeo che aveva ricevuto nel dicembre del 2016](#), e che pure sarà realizzato in Vietnam, nello stabilimento di Song Cam.

Capo Peloro, questo il nome della nuova unità, sarà consegnato nel dicembre di quest'anno e sarà dotato tra l'altro di equipment FiFiI e notazione per attività di oil recovery.

Commentando il nuovo acquisto Alberto Delle Piane, managing director di



Alberto Delle Piane e Antonio Marte

Rimorchiatori Mediterranei, ha voluto evidenziare la capacità di Damen, che gli hanno permesso di aggiudicarsi il tender "in un mercato estremamente competitivo qual è quello attuale". Secondo Antonio Marte, sales manager di Damen, il nuovo ASD 2810, grazie alla sua "grazie alla sua eccellente tenuta in mare, è il rimorchiatore perfetto per operare nelle acque del terminal siciliano di Santa Panagia".

F.M.

RIMORCHIO

17/05/2019

Scafi sbarca nel mercato greco del rimorchio

Il gruppo partenopeo ha rilevato il 50% di Vernicos Tugs & Salvage, compagnia presente nei principali scali del paese (Pireo incluso)



Il gruppo Scafi ha fatto il suo ingresso nel business del rimorchio greco rilevando il 50% di Vernicos Tugs, compagnia marittima attiva sin dalla metà dell'800 che oggi opera nei principali porti del paese, a cominciare dal Pireo per proseguire con Salonico, Patrasso, Lavrion e Mykonos. L'operazione – il cui valore al momento non è noto – ha visto il gruppo italiano rilevare il 50% delle azioni della sua controparte, dando vita così alla neonata joint venture Vernicos Scafi, la cui guida sarà affidata alle 'giovani generazioni' delle due società: Dimitris Vernicos e Paolo Visco ne saranno infatti, rispettivamente, presidente e vicepresidente. Alla base dell'accordo, spiegano i due soci, "un terreno comune di valore condivisi, passione e competenza nel settore".

Negli anni scorsi [una operazione simile](#) era stata messa a punto anche da Rimorchiatori Riuniti, Gesmar e Neri, approdati in Grecia tramite un'alleanza con il gruppo Gigilinis, attivo a Salonico "In Scafi siamo molto lieti di aver raggiunto obiettivi comuni con una società europea storica come Vernicos" ha commentato ora Visco, dicendosi poi "certo che con i nostri partner greci svilupperemo un percorso comune di crescita e prosperità attraverso una società che fornirà servizi di alto livello". Da parte sua Dimitris Vernicos ha voluto ricordare che Verni-

cos Scafi resterà parte di MedTugs, il più grande consorzio greco di rimorchio e salvage, dotato di una flotta di 40 unità, di cui "continueremo a essere un membro attivo e dinamico". Fondata nel 1975, Scafi Società di Navigazione è oggi presente, oltre che in Italia (nei porti di La Spezia, Savona-Vado e Gioia Tauro) anche in Croazia (a Rijeka, Plomin, Pula e Zadar), e in Marocco (Safi). Impiega circa 200 persone e la sua flotta comprende oltre 30 mezzi di cui 20 di tipo ASD.

F.M.



Soluzioni

software

shipping

per lo

www.omnainformatica.it

I soldi del Morandi per pagare le inefficienze dei terminalisti genovesi

L'AdSP di Genova ha chiesto al MIT l'ok a utilizzare le risorse del Decreto Genova anche per indennizzare gli extra-costi lamentati dagli autotrasportatori per le lunghe attese in banchina

Alla fine a pagare gli indennizzi pretesi dagli autotrasportatori per l'annosa questione dei ritardi derivanti dalle inefficienze (a loro dire) dei terminal portuali sarà lo Stato tramite i fondi previsti dal cosiddetto 'Decreto Genova'. È questo, infatti, lo schema pensato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale dopo che a inizio anno,

nei terminal e quindi la registrazione delle lunghe attese, con conseguente indennizzo delle stesse e, dall'altro, l'introduzione di un sistema di responsabilizzazione di tutti gli operatori portuali a efficientare i servizi al trasporto terrestre riducendo le criticità operative e difficoltà documentali quotidiane".

Trasportounito precisa inoltre: "Sia chiaro

stare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (che Ship2Shore ha potuto visionare), l'idea è stata quella di inglobare gli indennizzi per le inefficienze dei terminal con le richieste di ristoro avanzate dagli autotrasportatori a seguito del crollo del viadotto Morandi (previste dall'art.5 comma 3 della legge 130/2018 e dal successivo Decreto del MIT 555).

"Il provvedimento - si legge - prevede in particolare l'introduzione di un sistema di puntuale rilevazione e monitoraggio dei tempi di ingresso e di uscita dei mezzi commerciali dai bacini portuali dello scalo genovese da utilizzare per le procedure di ristoro delle maggiori spese che gli autotrasportatori affrontano in relazione all'ingresso/uscita dalle aree portuali. Il periodo intercorso dal crollo del viadotto Morandi ha infatti evidenziato un generale e grave appesantimento dell'operatività portuale. I maggiori tempi di sosta nelle aree portuali, in quanto inseriti all'interno delle più generali difficoltà di avvicinamento al porto, assumono uno specifico rilievo per la quantificazione delle maggiori spese sostenute per la riorganizzazione dei servizi di trasporto riferiti al nodo logistico genovese". In verità, la questione delle lunghe ore di attesa e degli extra-costi presso alcuni terminal portuali (VTE e SECH in particolare) vengono denunciate dai sindacati degli autisti e dalle associazioni datoriali [da molto tempo prima che crollasse il viadotto Morandi](#).

La comunicazione firmata dal presidente dell'AdSP, Paolo Emilio Signorini, e indirizzata al dicastero romano dice però che "il provvedimento, nel prendere in esame le difficoltà operative che incontrano le

imprese di autotrasporto, tiene altresì conto dell'esigenza di una tempestiva introduzione degli aumenti delle organizzazioni generali del porto necessari a conseguire una migliore pianificazione degli arrivi presso le infrastrutture e impianti portuali e ritenuti comunque essenziali per mitigare gli effetti della grave situazione di deficit infrastrutturale venutasi a determinare". Il sistema di indennizzi all'autotrasporto, dunque, secondo la port authority entra a far parte del più ampio progetto di efficientamento che Genova intende perseguire con [il progetto E-Bridge](#).

Se da Roma arriverà un ok, la port authority genovese, nell'ambito del proprio Port

Community System, svilupperà un sistema di rilevazione e certificazione delle fasi di ingresso e uscita dal porto dei mezzi stradali iniziando dal bacino portuale di Prà e considerando una sorta di 'franchigia' sui tempi d'attesa di un'ora e mezza per ogni viaggio. "Al fine di poter corrispondere al ristoro degli oneri connessi a tempi di sosta superiori a quanto indicato viene riservata una quota delle risorse (80 milioni nel 2019 e altrettanti nel 2020, ndr) che si renderanno disponibili ai sensi dell'articolo 1, comma 1019, della legge 145/2018" è scritto nella comunicazione che Palazzo san Giorgio ha spedito a Porta Pia.

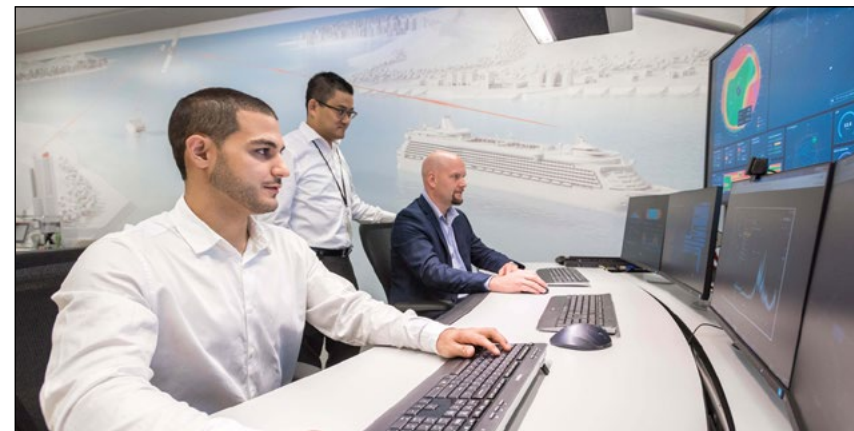
Nicola Capuzzo



ad accordo quasi raggiunto fra le associazioni rappresentative degli operatori portuali, i terminalisti portuali avevano fatto saltare il banco non firmando un accordo che avrebbe imposto ai gestori delle banchine l'onere di rimborsare gli extra-costi patiti dai camion.

L'associazione di categoria Trasportounito, per voce del suo coordinatore regionale Giuseppe Tagnochetti, proprio in queste ore è tornata a sollecitare l'AdSP nel "dare corso all'attuazione dei provvedimenti già scritti che prevedono, da un lato, la tracciabilità delle operazioni camionistiche

che l'annosa vertenza in atto, sui lunghi tempi di attesa, non è finalizzata all'indennizzo economico ma questo, almeno fin quando non vi saranno investimenti appropriati che consentono tempi ordinari ragionevoli, in entrata e uscita dalle aree portuali, deve fungere contemporaneamente da leva incentivante nonché da parziale ammortizzatore per i maggiori costi sostenuti dalle imprese di autotrasporto". Nel frattempo, come detto, a pagare sarà il pubblico perché, come spiegato in una comunicazione inviata dalla port authority genovese a Roma per ottenere il bene-



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

ABB

Cresciuta del 10% la flotta classificata dal Rina nel 2018

Il gruppo italiano approva il bilancio con fatturato stabile a 440 milioni di euro e un utile consolidato ante imposte di 10 milioni



Il 2018 si è chiuso con risultati sostanzialmente positivi per il RINA, che ha registrato ricavi stabili e una crescita del tonnellaggio classificato, archiviando l'esercizio con un utile consolidato ante imposte pari a 10 milioni di euro. Come certificato dal bilancio 2018, appena approvato dall'assemblea degli azionisti, lo scorso anno il fatturato a livello di gruppo ha raggiunto i 440 milioni di euro, confermandosi stabile rispetto ai valori dell'anno precedente, mentre l'Ebitda si è attestato a quota 51 milioni di euro. Positiva, come detto, la performance della divisione Marine, con una flotta di navi in esercizio classificata RINA pari a 44

milioni di tonnellate di stazza lorda, per 5.500 unità, con un incremento del 10% sul 2017. Hanno contribuito al buon risultato della business unit il primato, confermato, nei segmenti cruise e dei traghetti passeggeri e ro-ro, nonché la crescente fiducia riposta nel gruppo italiano dall'armamento greco, il cui tonnellaggio classificato RINA è aumentato del 28% nel 2018. Positivo anche il saldo delle attività di certificazione, cresciute del 9%, mentre a livello consolidato il trend si conferma anche nel primo trimestre del 2019, con un portafoglio ordini in crescita in tutti i settori, compreso il Regno Unito (+40%

vs 2017), e una copertura del budget tra il 40% e il 60%, linea con le attese.

L'azienda, nel 2018, si è concentrata anche – spiegano dal quartier generale genovese – sul miglioramento delle performance, portando il margine di contribuzione al 19,3% (+9% vs 2017), e sulla massimizzazione del proprio potenziale. È stato, infatti, sviluppato un nuovo modello focalizzato sui 5 “core business” di RINA e rafforzato il presidio commerciale, creando l'unità di Corporate Marketing & Sales Strategy, dedicata allo sviluppo delle relazioni con i clienti ad alto potenziale, mentre gli investimenti fatti dall'azienda sono proseguiti anche nella digitalizzazione dei processi interni e dei servizi offerti e nelle attività di ricerca e sviluppo.

“Il 2018 è stato un anno in cui abbiamo gettato le basi per riprendere a crescere e nonostante il fatturato sia rimasto costante, siamo riusciti a tutelare le nostre risorse e continuare ad investire” ha dichiarato il Presidente e Amministratore Delegato del RINA Ugo Salerno. “Abbiamo, inoltre, lavorato per essere nella posizione migliore in modo da cogliere tutte le opportunità che i grandi cambiamenti a livello nazionale e internazionale ci offrono, soprattutto nel settore delle infrastrutture e in quello marine.” L'assemblea ha nominato due nuovi membri del Consiglio di Amministrazione: Donatella Gavioli, Amministratore Delegato di Due.Di e Giorgio Drago, Amministratore Delegato di Palladio Holding, che subentrano rispettivamente ad Alberto Maestrini e Sergio Ravagli.

F.B.

Lloyd's Register autorizzato ad agire per conto della bandiera italiana

Ottenuto lo status di Recognized Organization, il gruppo britannico potrà ora emettere anche i certificati di classificazione navale obbligatori

Lloyd's Register rafforza la sua presenza in Italia: il colosso britannico della certificazione e della classificazione navale è stato infatti insignito dello status di Recognised Organisation (RO) dall'amministrazione di bandiera italiana, per conto della quale d'ora in poi la società (che nel Belpaese è già attiva con altre tipologie di servizi) potrà effettuare certificazioni navali obbligatorie per le navi battenti bandiera italiana.

In conseguenza di questo riconoscimento – si legge in una nota dell'ente britannico – LR Group aprirà una propria divisione in Italia per supportare in modo completo gli armatori nazionali: “Essendo stato autorizzato a lavorare per conto dell'amministrazione di bandiera italiana, gli armatori di navi battenti bandiera italiana potranno lavorare con Lloyd's Register per tutte le attività di classificazione e consulenza, beneficiando della vasta esperienza tecnica del gruppo”:

Grazie al suo ruolo di Recognised Organisation, Lloyd's Register supporterà anche una serie di associazioni e istituzioni italiane legate al cluster marittimo



nazionale, come Confitarma, Atena, le Autorità di Sistema Portuale, la Guardia Costiera e gli uffici tecnici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

“Questo è un passaggio epocale nella storia delle attività di classificazione del nostro gruppo” ha commentato Theodosis Stamatellos, South Europe Marine & Offshore Manager di Lloyd's Register. “L'industria cantieristica moderna in Italia è nata nel diciannovesimo secolo, e la flotta nazionale ha continuato a crescere nell'ultimo secolo, attestandosi oggi come un delle più importanti del mondo, in molti settori dello shipping. Il nostro nuovo status di RO rafforza l'ampio range di servizi di classificazione, consulenza e assistenza tecnica che siamo in grado di offrire agli armatori di navi con bandiera italiana”.



SATER s.r.l.

VENDITA - ASSISTENZA - RICAMBI - NOLEGGIO

CARRELLI ELEVATORI - GRUPPI ELETTROGENI
MACCHINE OPERATRICI PORTUALI

DIVISIONE GRUPPI ELETTROGENI

La Sater srl da oltre 35 anni offre Servizi Completi dedicati ai Gruppi Elettrogeni come
Vendita - Installazione - Manutenzione - Reperibilità ed Assistenza Tecnica.

Grazie alle nostre capacità tecniche ed alla nostra esperienza, siamo riusciti ad Ideare
un Gruppo Elettrogeno perfettamente compatibile con i Trasporti Container Reefer/Frigo,
già presente nelle principali aziende di trasporti italiane ed estere.



POWER

SOLID

COMPACT

CE

MADE IN ITALY



GRUPPO ELETTROGENO PER TRASPORTI REEFER SU AUTOCARRI



Il nostro Gruppo Elettrogeno Genset SA21 Trifase con Neutro accessibile per i Trasporti Refrigerati, 1800 Rpm / 60 Hz per alimentazione continua con carichi variabili, è completo di Certificazioni CE ed è così allestito:

- Motore (Yanmar o equivalente) Diesel 4 Cilindri in linea 21.6 Kw, Aspirato, Raffreddato ad acqua con Radiatore, ad Iniezione diretta, Consumo gasolio specifico 100% del carico 251 g/kW-h, Avviamento elettrico completo di Motorino avviamento ed Alternatore carica batteria 12 V, Regolatore di giri meccanico con arresto motore elettrico.
- Alternatore Sincrono di Primaria Casa Costruttrice, Autoventilato, Autoeccitato con eccitatrice a diodi rotanti senza spazzole e Regolatore di tensione (AVR), Potenza continua 27 KVA, Velocità 1800 Rpm, Tensione 460 V AC, Frequenza 60 Hz, Classe Isolamento H, Protezione Meccanica IP 22, Rendimento pieno carico 95%.
- La Struttura della base portante del Motore ed Alternatore è composta in Acciaio Saldato e Zincato.
- Motore ed Alternatore alloggiato su supporti Antivibranti.
- Impianto elettrico da 12 V e Batteria da 74 Ah. Quadro Elettrico per la Gestione del Motore è installato all'interno della cofanatura.
- Il Gruppo Elettrogeno è gestito da un PLC installato in Cabina Guida, con avviamento del Gruppo stesso, che controlla sia il Motore che l'Alternatore con relativi Segnali di Allarmi visibili sul display e con arresto eventuale del Motore in caso di anomalia per: Insufficiente Pressione olio Motore / Alta Temperatura liquido refrigerante / Mancata ricarica della batteria di avviamento / Rottura Cinghia trapezoidale / Sottofrequenza, Sovrafrequenza, Sottotensione, Sovratensione, Sovraccarico Alternatore / Sottotensione e Sovratensione Batteria di avviamento Motore / Superamento Ore lavoro programmato per Manutenzione.
- Inoltre sul display del PLC è possibile visualizzare le seguenti funzioni: Contaore / Contagiri Motore / Tensione Batteria / Tensione, Corrente, Sottofrequenza e Frequenza Alternatore / Manutenzione periodica / Spie olio Motore e Batteria / Pulsante d'emergenza.
- Un Interruttore Interbloccato con presa ore 3 da 32 Amp con MagnetoTermico è installato sull'Autocarro per alimentare il Container Reefer.
- La Verniciatura a polveri termoindurenti a base di resina poliestere del Telaio e della Cofanatura in Acciaio è di colore Standard Grigio RAL 7016 adatta per l'esterno.
- Dimensione: L. 1150/1280 x W. 700 x H. 710 mm. ca. / Peso: 500 Kg ca.
- Applicazione: Il Gruppo Elettrogeno è provvisto di 2 supporti in Acciaio che verranno bullonati al Trattore per il fissaggio dello stesso.
- Inoltre il Gruppo è dotato di 2 raccordi esterni al telaio per attingere Gasolio direttamente dal serbatoio del Trattore tramite l'installazione di 2 pescanti.



I nostri Gruppi sono adattabili alle varie esigenze del Cliente per dimensioni e caratteristiche.



GRUPPO ELETTROGENO PER TRASPORTI REEFER SU RIMORCHI



Il nostro Gruppo Elettrogeno installato su SemiRimorchi e Rimorchi, rispetto al Gruppo installato sui Trattori Stradali, varia leggermente nelle dimensioni e nel peso e verrà aggiunto un Serbatoio da 60 lt. circa per il Carburante che alimenterà il Gruppo. La Centralina di Comando (protetta in una cassetta d'acciaio) e l'Interbloccato saranno montati sul telaio del Rimorchio mentre il Quadro Elettrico per la Gestione del Motore sarà presente sempre a bordo del Genset. Diversamente invece per i Rimorchi 13.60 che sarà installato tutto all'interno del Gruppo Elettrogeno stesso.



Nel settore del Trasporto Intermodale stradale è sempre più importante essere al passo con le normative riguardanti le varie tipologie di merci e per questo è in continuo aumento la richiesta del Trasporto Container Frigo. La Nostra forza è aver costruito un Gruppo Elettrogeno Compatto, con un Motore Potente ad Alta Affidabilità, con un Impianto Stabile e la possibilità di Installazione su tutti i tipi di Rimorchi ed Autocarri.



...Inoltre SATER srl Progetta e Produce Gruppi Elettrogeni Industriali da 7 KVA ad oltre 2000 KVA



SATER srl ha sede nel comune di Pomigliano D'Arco (NA) ed opera nel settore del PORT EQUIPMENT dagli anni 80. Oggi grazie alla nostra Esperienza nel mercato delle Grandi Macchine da Sollevamento e Trasporti Containers, al nostro servizio di Assistenza Tecnica Specializzato ed un'Officina Attrezzata per i lavori più svariati, siamo diventati un'azienda Leader collocandoci ai primissimi posti in Italia e in Europa... Abbiamo 2 Unità Lavorative, una situata nel porto commerciale di Napoli ed una nel porto commerciale di Salerno.

CVS FERRARI dal 1990 la nostra azienda è stata per tutto il sud Italia officina autorizzata con la relativa vendita di macchine nuove ed usate e ricambi originali.

KALMAR (Cargotec Corporation) dal 2010 siamo officina autorizzata con la relativa vendita di macchine nuove ed usate e ricambi originali per le seguenti regioni: Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia.

FPT (FIAT POWER TRAIN) siamo officina autorizzata per motori industriali e gruppi elettrogeni.



RIVENDITORI AUTORIZZATI



Via S. Giusto, 101 - 80038 Pomigliano D'arco (NA) - ITALY - Tel. +39 081 7741054 - Fax +39 081 7731750
www.satersrl.it - www.ioriogroup.it - e-mail: info@satersrl.it

Darsena di Genova: il TAR accoglie il ricorso di Ucina

Annulata la concessione condivisa tra Amico e I Saloni Nautici, disposta dall'authority a luglio 2018



Tutto da rifare sulla Nuova Darsena Nautica di Genova, spazio che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nel luglio 2018, aveva deciso di affidare congiuntamente al cantiere Amico & Co e I Saloni Nautici (ISN), società controllata da Ucina.

Accogliendo un ricorso avanzato nell'autunno dello scorso anno dalla stessa Ucina, che contestava la suddivisione delineata dall'authority – il 60% del compendio ad Amico, per 20 anni, e il 40% a I Saloni Nautici, per 4 anni – i [giudici amministrativi del TAR](#) hanno infatti annullato il provvedimento con cui Palazzo San Giorgio formalizzava il nuovo assetto della darsena.

In sostanza, il TAR ritiene che l'AdSP avrebbe dovuto informare per tempo la società I Saloni Nautici, cosa che non è stata fatta, di aver ricevuto un'istanza per

le stesse aree anche da parte di Amico, di durata ventennale. La controllata di Ucina, infatti era convinta – secondo i giudici legittimamente, sulla base dei precedenti comportamenti dell'authority che aveva concesso solo rinnovi di breve durata, poco più che annuali – che non fosse possibile chiedere concessioni di durata maggiore a 4 anni per la nuova darsena (“appare del tutto ragionevole che la ricorrente, facendo affidamento sul permanere dei presupposti rappresentati dall'Amministrazione, non avesse prospettato una durata del provvedimento ampliativo superiore al quadriennio”).

A tal proposito – scrive il TAR nella sentenza – “è condivisibile la prospettazione di parte ricorrente (ISN; ndr), secondo cui la modifica delle condizioni di riferimento iniziali avrebbe imposto un momento interlocutorio atto a consentire la rimodu-

lazione dell'istanza sotto il profilo temporale”.

In definitiva, quindi, “la mancata comunicazione in ordine al mutamento del contesto pianificatorio che, fino a quel momento, si era frapposto al rilascio di concessioni di ampio respiro temporale ha fatto sì che la società ricorrente non sia stata posta in condizione di concorrere in maniera realmente paritaria con la controinteressata (Amico & Co; ndr)”. Motivo per cui i giudici hanno ritenuto di annullare gli atti di assegnazione delle concessioni.

Per quanto attiene poi la mancata pubblicazione dell'istanza di Amico, lamentata da ISN, il TAR ha respinto le giustificazioni dell'authority, secondo cui non sussisteva obbligo di pubblicazione, in quanto trattasi di istanza concorrente.

L'istanza de I Saloni Nautici è stata depositata in data 29 settembre 2017 e quella di Amico il 7 novembre 2017. Vero quindi che quella del cantiere è arrivata successivamente, ma – fanno notare i giudici – comunque prima che l'istanza di ISN fosse pubblicata, “ponendosi quindi a monte dell'atto concretamente finalizzato all'acquisizione di istanze in concorrenza”.

Si trattava quindi, secondo il tribunale amministrativo, “di istanza autonoma, come tale soggetta a pubblicazione”.

“Fondamentali esigenze di parità di trattamento e di trasparenza imponevano, quindi, uno specifico obbligo informativo (preliminare o intermedio) a carico dell'amministrazione”, che però ha comunicato a ISN di aver ricevuto l'istanza di Amico il 29 novembre 2017, a soli 8 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione, un periodo non sufficiente per consentire alla società controllata da Ucina

di “di attivarsi consapevolmente nel senso indicato”, ovvero di modificare e adeguare la propria istanza.

Questa sentenza rimette quindi in discussione l'assetto di quell'area, ponendo anche una serie di questioni pratiche e immediate: la precedente concessione, in favore di Ucina, è infatti scaduta alla fine dello scorso anno, mentre i nuovi affidamenti sono stati ora annullati dal TAR. Quale operatore è quindi titolato ad occupare quelle aree in questa fase, e con quale ‘copertura’ normativa.

Al momento, da Palazzo San Giorgio, si limitano a far sapere che l'ente sicuramente si appellerà contro questa sentenza. La Presidente di Ucina Carla Demaria ha invece dichiarato di “aver appreso con soddisfazione l'esito favorevole della sentenza del Tribunale Amministrativo che ha accolto il ricorso promosso dalla nostra associazione a tutela del Salone Nautico”.

“Il TAR – ha quindi aggiunto Demaria – si è preso il tempo necessario per approfondire le motivazioni del nostro ricorso sul cui esito siamo sempre stati fiduciosi. Oggi, a un mese dalla scadenza del mio mandato, sono particolarmente orgogliosa del lavoro svolto nella direzione di rafforzare la vocazione turistico-ricreativa del diporto nautico per la città e del Salone Nautico quale motore di sviluppo e promozione del settore e del territorio. Siamo come sempre aperti al confronto con le istituzioni nell'interesse superiore della collettività”.

Di tenore opposto, naturalmente, la reazione di Amico & Co che, “pur avendo appreso l'intento dell'AdSP di ricorrere al Consiglio di Stato”, si dice preoccupata “per l'allungamento dei tempi dovuto all'avvio di un nuovo iter giudiziario, che di fatto blocca le sorti di un intero comparto e le chance di Genova di competere nel settore della grande nautica da diporto”. Rilevando quindi che “la sentenza non ha espresso alcuna valutazione sul merito dei progetti di cui erano portatori I Saloni Nautici e Amico & Co, che hanno entrambi

la propria valenza nella direzione di massimizzare l'utilizzo di una infrastruttura importante e strategica per Genova”, l'azienda guidata da Alberto Amico si augura che “le istituzioni e l'amministrazione, insieme alle società interessate, trovino il modo di uscire dall'impasse, per evitare un danno enorme legato all'incertezza dei tempi, al mancato utilizzo dell'infrastruttura e alla mancata realizzazione di investimenti destinati a riqualificare l'area, che in futuro dovrebbe ospitare un marina per l'accoglienza turistica di grandi yacht e lo svolgimento del Salone Nautico”.

Francesco Bottino

STUDIO



TCL

PKF

TAX
CONSULTING
LEGAL

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

CCNL, Assiterminal apre la porta ma non vuole strumentalizzazioni

Becce: “La trattativa sul contratto porti è saltata su aspetti tecnici. Legittimo ma, per continuare a discutere, il sindacato deve lasciar fuori assetti societari e politica”

Genova – “Premessa: non c'è nulla di drammatico nello sciopero proclamato dai sindacati, è una prerogativa che fa parte delle relazioni industriali e che ovviamente noi rispettiamo perché fisiologica, sebbene rara nel nostro settore, a tali relazioni”. Inizia così l'intervista a Luca Becce, presidente di Assiterminal, la maggiore quanto a lavoratori impiegati delle organizzazioni datoriali firmatarie del CCNL Porti, l'impegno del cui rinnovo ha recentemente portato le ooss confederali all'indizione di 24 ore di stop sulle banchine il 23 maggio. Sulle cui motivazioni, secondo Becce, si è furbescamente giocato.



Luca Becce

Cosa necessita un chiarimento a mezzo stampa?

“Il fatto che siamo disponibilissimi a riprendere la trattativa, purché si resti nel merito della stessa. Rimestare le acque con l'inserimento nelle rivendicazioni ufficiali di problematiche quali i mutamenti azionari delle società terminalistiche o il funzionamento delle Autorità di Sistema Portuale, che nulla hanno a che fare col CCNL, è fuorviante, inutile e controproducente per tutti. E, insieme a certi episodi locali, quale quello recentissimo che riguarda il VTE, ci fa sorgere dubbi sulla concreta unitarietà sindacale e su un possibile scollamento delle rappresentanze nazionali coi territori”.

Restiamo quindi al merito.

“La trattativa si è incagliata su due ben definite questioni tecniche. La prima è il fondo per il prepensionamento dei lavoratori, un tema entrato nella discussione già mesi fa e riguardo a cui Assiterminal, dopo un'iniziale chiusura, ha aperto al con-

fronto, a testimonianza della convinzione dell'indispensabilità del contratto e della disponibilità ad inserirvi tale tema, che pure non sarebbe materia di trattativa. Solo che, anche in relazione alle recenti revisioni dell'impianto normativo, abbiamo posto due condizioni: la declinazione preliminare di obiettivi, platea e modalità costitutiva del fondo mediante istituzione di una commissione tecnica bilaterale, e la modifica del comma 15bis dell'articolo 17 della legge portuale. Che ha creato un'incredibile discriminazione fra lavoratori, nel silenzio del sindacato. Fino a che questi due punti non saranno affrontati non potremo procedere”.

La seconda problematica?

“Abbiamo chiarito in tempi non sospetti e pubblicamente che non avremmo accettato di inserire l'argomento automazione tra quelli oggetto di contrattazione, eppure le ooss, successivamente, ci hanno forma-

lizzato, rinforzandola rispetto alla piattaforma di partenza, tale richiesta. Anche su questo siamo fermi: l'organizzazione d'impresa non è materia contrattuale né lo sono né possono esserlo i vincoli imposti ai terminalisti dagli enti concedenti. Che sono peraltro stringenti, anche in materia occupazionale. Disponibilissimi quindi alla

discussione su eventuali modalità comunicative azienda-lavoratori sul tema, ma, in questo caso, tassativamente fuori dalla contrattazione”.

Ma sulle retribuzioni c'è accordo almeno?

“No, ed è la terza vera ragione dello sciopero. Per diverse sessioni di rinnovo la controparte ha ottenuto aumenti superiori ai minimi previsti dagli accordi interconfederali (legati all'indice IPCA dell'Istat). Quest'anno, per ragioni congiunturali e per lo sforzo che ci siamo detti disposti ad affrontare sul succitato fondo di pre-

pensionamento, abbiamo chiarito che non saremmo andati oltre e il sindacato si è dichiarato insoddisfatto interrompendo la trattativa”.

Che succederà dopo lo sciopero?

“Non lo so, ma a me non pare che si possa chiedere ai lavoratori la perdita di più giorni di lavoro per questo genere di motivazioni che le ho appena elencato. Su cui noi siamo pronti a confrontarci, con i suddetti paletti. E senza, ripeto, ingenerare confusione gettando sul tavolo argomenti ultronei rispetto al CCNL”.

Andrea Moizo

In corsa per il secondo mandato alla guida dei terminalisti

Oltre che sul fronte del rinnovo del CCNL, queste settimane vedono Luca Becce impegnato anche con l'imminente tornata elettorale che seguirà la chiusura, con maggio, del suo primo mandato al vertice di Assiterminal. Resosi disponibile a un secondo giro, a contendere a Becce il vertice associativo sarà una lista di candidati stilata dai tre saggi Alberto Casali, Enio Lorenzini e Vito Totorizzo. Con ogni probabilità ne emergerà almeno una candidatura alternativa facente riferimento al blocco MSC.

Su quali basi ha dato disponibilità a un secondo mandato?

“La spinosa questione delle adesioni confederali è stata risolta: Confetra è il nostro primo interlocutore e l'appartenenza confindustriale, avendo noi ribadito la natura industriale dei terminalisti, è fuori discussione. Ciò non toglie la possibilità di posizioni autonome e anche parzialmente difformi, come ad esempio abbiamo assunto rispetto

a [Confindustria Calabria](#) nel caso MCT. Questo ci renderà più liberi di concentrarci sulle istanze della categoria”.

Ad esempio?

“In primis lo stato preoccupante di applicazione della legge 84/94 e delle sue revisioni. Della regia nazionale, che avrebbe dovuto trovar espressione nella Conferenza delle AdSP, non si hanno tracce e le disparità fra i vari scali, soprattutto su due materie determinanti quali concessioni e lavoro, sono anche peggiorate. A testimonianza che l'ingegneria istituzionale da sola non serve. Servono armonizzazione e buona amministrazione, non trastullarsi su Spa e altre improbabili trasformazioni.

Messaggio chiaro al Governo.

“Parteciperemo agli stati generali della portualità indetti dal viceministro Edoardo Rixi a giugno, ma siamo preoccupati. Nessuno si sta occupando dei temi che contano:

nettezza delle regole, politica chiara su infrastrutture interne e di collegamento con l'Europa”.

Certo anche la categoria non dà segnali di compattezza, sia per il ruolo crescente degli armatori-terminalisti, sia per il numero di sigle rispetto al numero di operatori.

“Sul primo punto è indubbio che si tratta di due sottoinsiemi con problematiche e istanze parzialmente differenti. Ma oggi il grado di attenzione delle istituzioni alla portualità è talmente scarso che il fronte comune fra terminalisti di varia natura è soluzione imprescindibile. Quanto ad Assologistica, fermo restando che la sua composizione rispetto ad Assiterminal è molto variegata, confermeremo il protocollo d'intesa e continueremo a lavorare ad una federazione comune”.

E Federlogistica?

“Chi..?”

Agostinelli: “Entro l’autunno a Gioia Tauro navi da oltre 20.000 TEUs”

Il vertice dell’authority annuncia anche gli investimenti di MCT per 6 nuove gantry cranes ordinate in Cina: 3 arriveranno quest’anno e altre 3 nel 2020

Il prossimo autunno al porto di Gioia Tauro, già scalato regolarmente (unico porto italiano) da navi da oltre 19.000 TEUs, inizieranno ad arrivare porta-container ancora più grosse, con portata superiore ai 20.000 TEUs.

rivelato che il concessionario riceverà entro la prossima estate 3 nuove gru gantry crane commissionate in Cina, a cui seguiranno altrettanti mezzi dello stesso tipo nel corso del 2020. Un nuovo investimento in handling,

timanalmente altre unità di analogo size: “Andremo avanti di questo passo fino a ricevere, entro il prossimo autunno, portacontainer di oltre 20.000 TUEs. Complessivamente, il piano prevede l’arrivo nel nostro scalo di 58 navi di queste capacità, che partendo dal Far East, attraverso il canale di Suez, faranno scalo a Gioia Tauro per poi proseguire nel Mediterraneo e così fare rientro nel mercato asiatico” ha spiegato Agostinelli.

Il vertice dell’authority calabrese ha quindi ricordato che la piena operatività del terminal si otterrà anche “attraverso il collegamento alla linea ferroviaria, con il gate ferroviario che è stato completato e che a breve sarà inaugurato”, aggiungendo poi che, nell’ambito del percorso di rilancio

dell’intera infrastruttura portuale, “prosegue anche a pineo ritmo il lavoro del Comitato di Indirizzo della Zona Economia Speciale che, nella sua seconda riunione, ha elaborato la bozza di regolamento che definisce le procedure di inoltro delle domande di istanza dei relativi contributi”.

F.B.

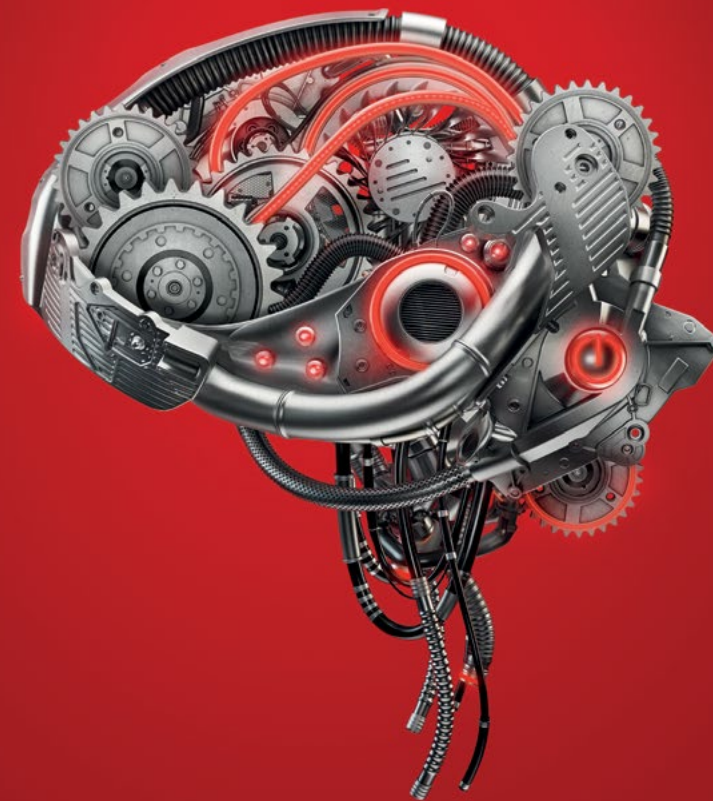


Ad annunciarlo, in occasione di un incontro con la stampa organizzato per illustrare il piano di rilancio del terminal MCT da parte del nuovo azionista unico Terminal Investment Limited (TIL), società controllata dal gruppo MSC, è stato il commissario straordinario dell’Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha anche

quindi, che segue di poche settimane quello [annunciato a fine aprile](#) e relativo a 32 straddle-carrier diesel-elettrici, mezzi che saranno forniti dal produttore finlandese Kalmar e consegnati entro la fine del 2019.

Agostinelli ha quindi ricordato l’arrivo della prima nave da 19.224 a fine aprile, la MSC Miriam, a cui sono seguite set-

ITALIAN SOUL,
GLOBAL MIND



www.coeclerici.com

CREIAMO VALORE
IN 11 PAESI DEL MONDO.

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

Italia Australia Cina Germania India Indonesia Olanda Russia Singapore Svizzera Usa

Toti annuncia: “Ribaltamento Fincantieri completato entro il 2024”

Accordo sul nuovo layout del progetto che consentirà allo stabilimento di Sestri Ponente di costruire navi fino a 170.000 tonnellate: partenza dei lavori prevista alla fine dell'anno



Lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente potrebbe dare avvio ad una vera e propria competizione interna con la struttura che lo stesso gruppo statale gestisce a Monfalcone, per la costruzione delle più grandi navi da crociera che attualmente vengono realizzate per tutti i principali armatori del settore, già a partire dal 2024.

Ad annunciarlo, a margine del Blue Economy Summit, organizzato a Genova del Comune, è stato il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, che ha rivelato il raggiungimento di un accordo

con tutte le parti coinvolte sul layout di quello che è stato definito il ‘nuovo ribaltamento a mare’ di Fincantieri, ovvero un aggiornamento del progetto che già diversi anni fa aveva delineato un upgrade infrastrutturale del cantiere di Sestri, al momento è in grado di costruire navi solo fino a circa 110.000 tonnellate di stazza lorda (il size delle newbuilding di Virgin Voyages attualmente in costruzione) a causa dei propri limiti fisici. Limiti che, presto, potrebbero essere superati con l'avvio di questo nuovo progetto, i cui lavori potrebbero partire

già entro la fine dell'anno, grazie alla ‘corsia preferenziale’ messa a disposizione, a questa come ad altre opere portuali, dai poteri straordinari del Commissario per la ricostruzione di Ponte Morandi.

Durante la riunione odierna del tavolo tecnico-politico, avvenuta in Regione e a cui hanno preso parte, tra gli altri, il presidente di Regione Liguria, il sindaco di Genova, l'assessore regionale allo sviluppo economico e i tecnici di Fincantieri, Eni-Porto Petroli, Ferrovie, Autorità di Sistema Portuale, Marina Aeroporto, Capitaneria, Corpo Piloti, è stato infatti

approvato lo schema di progetto definitivo, che comprende alcune modifiche necessarie per ridurre l'impatto sulle vicine attività di Porto Petroli e della Marina di Sestri Ponente.

L'ampliamento del cantiere di Sestri Ponente consentirà – spiega la Regione - di costruire navi da oltre 170.000 tonnellate in un bacino di 400 metri, e prevede che le attività di ampliamento vengano realizzate per fasi e, come richiesto sia dal Sindaco di Genova che dal presidente di Regione Liguria, in simultanea secondo quanto già sperimentato in

questi mesi per il viadotto Morandi.

“Si potrà costruire – ha aggiunto Toti – un grande bacino, in grado di realizzare le navi da crociera più grandi, competitivo con quello di Monfalcone. Questo consentirà a Fincantieri di poter costruire già dal 2024 in questo bacino le navi più grandi e di fare del cantiere di Sestri uno dei poli di costruzione più importanti del Mediterraneo, e di occupare di molte migliaia di unità la forza lavoro. Ci siamo dati tempi molto stretti, quindi inizio lavori entro al fine del 2019, grazie

anche alle leggi speciali e ai poteri commissariali che vigono sul porto”.

Per quanto riguarda la copertura economica, il Presidente della Regione ha precisato che “il progetto in parte è finanziato dai fondi già destinati al vecchio ribaltamento a mare, mentre in parte è stato inserito nel piano di investimenti da 1 miliardo di euro legato al decreto Genova e alle misure correlate, ovvero legge di stabilità e decreto fiscale del 2019”.

F.B.

8
Shipyards

18
Docks
up to VLCC

960
employees

1937
ships refitted
in the past
5 years

Rijeka Aerial view

● Ship Division
● Representative Offices

palumbogroup.it / lenac.hr

sales@palumboshipyards.com

Al porto di Genova servono infrastrutture per 'aggredire' nuovi mercati

Durante il Blue Economy Summit le istituzioni locali e gli operatori si sono confrontati sulle occasioni di crescita dello scalo e sul ruolo della città come capitale marittima internazionale

Genova - Sono le infrastrutture, ma anche i nuovi mercati, che potranno consentire al porto di Genova di continuare a crescere e alla città di diventare una delle capitali internazionali dell'industria marittima.

Un obiettivo a cui tiene particolarmente l'amministrazione comunale guidata dal Sindaco Marco Bucci, il primo ad intervenire, seguito da alcuni dei suoi principali assessori, al convegno di apertura del ciclo di conferenze Blue Economy Summit, intitolato appunto "Genova, capitale della Blue Economy: le prospettive di sviluppo del waterfront e del porto".

Il peso della blue economy, per la città, è determinante e a tutti ben noto, come ha evidenziato lo stesso Bucci che ha anche ricordato come, su 240.000 occupati attivi in città, ben 110.000 lavorino nel settore marittimo-portuale, mentre il Presidente e Amministratore delegato del RINA Ugo Salerno, moderatore dei lavori, ha ribadito l'importanza di nuove infrastrutture per ridare slancio alle banchine genovesi: "Oggi abbiamo delle opportunità grandissime che ci sono state date anche dalle normative semplificate, che permetteranno a Genova di muoversi in maniera molto più snella nella realizzazione di opere fondamentali" ha detto Salerno. Superfluo ricordare che lo scalo della Lanterna gode naturalmente di "una posizione straordinaria nel Mediterraneo. Una volta collegato, ha anche la possibilità di avere un retroporto mastodontico costituito da tutti gli interporti che ci sono in Pianura Padana, per essere competitivo con i porti del Nord Europa e cominciare a invertire una tendenza che vede le merci arrivare negli scali del nord e poi calare in pianura padana.



Ugo Salerno, Presidente ed AD del Rina, e Massimo Mura, AD di Tirrenia

Sarà esattamente il contrario, una volta che queste infrastrutture saranno completate". E dell'importanza di nuove infrastrutture ha parlato anche il direttore finanziario del Gruppo Spinelli Roberto Pane, secondo cui Genova deve puntare a diventare il principale gateway per i mercati dell'Europa centrale e orientale, e per farlo non può prescindere da una serie di interventi: "Abbiamo bisogno della nuova diga, da realizzare entro 5 anni, perché i grandi armatori internazionali non aspettano, e se non trovano le condizioni migliori per le loro navi cambiano scalo, e poi di un potenziamento dei collegamenti ferroviari che ci consentano di fare treni da 750 metri, con 22 tonnellate di carico per asse.

E' questo infatti il mezzo più conveniente per arrivare nell'Europa centro-orientale, ed è questo il mezzo che noi dobbiamo poter usare per aggredire nuovi mercati".

Nuovi mercati di destinazione per il traffico container, quindi, ma anche nuovi possibili sbocchi per i traffici che viaggiano sulle autostrade del mare, di cui ha parlato Massimo Mura, Amministratore delegato di Tirrenia, compagnia che proprio in questi giorni presenterà a Genova la Maria Grazia Onorato, che con i suoi oltre 4.000 metri lineari è una delle più capaci navi ro-ro attive in Mediterraneo.

"La nostra compagnia frequenta il porto di Genova da oltre 150 anni, e oggi movimentiamo sotto la Lanterna oltre 1 milioni di

passaggeri all'anno, generando un indotto di oltre 65 milioni di euro. Senza considerare la riduzione dei costi sociali connessa con lo shift modale delle merci dalla strada al mare: nel 2018 la sola linea di Tirrenia che collega Genova con Livorno, Catania e Malta ha consentito un risparmio di costi sociali pari a 10 milioni di euro".

Quello che allo scalo del capoluogo ligure serve per crescere ancora, "sono - secondo Mura - migliori collegamenti ferroviari per incrementare l'intermodalità mare-ferro, che sarà il futuro delle autostrade del mare. Una tipologia di trasporto con enormi potenzialità di sviluppo e il cui

nuovo orizzonte sarà il Nord Africa, non appena la situazione politica di alcuni paesi dell'area si normalizzerà. A quel punto le occasioni per gli armatori saranno considerevoli".

Allargando il focus del convegno all'intera catena logistica delle merci, il Direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta ha quindi ribadito l'importanza della creazione delle Zone Logistiche Semplificate per il rilancio della Valpolcevera, particolarmente provata dal crollo del ponte Morandi, mentre l'intervento di Alberto Amico, Presidente del cantiere Amico & Co, si è concentrato sul contributo che la grande nautica, e i servizi a supporto di questa attività, garantiscono al porto di Genova. Si sono quindi susseguiti, tra gli altri, gli interventi di Valerio Mulas di San Giorgio del Porto, Alessandro Campagna della società Salone Nautico, e di Franco Porcellacchia, Vice presidente del gruppo crocieristico Carnival.

Francesco Bottino



Bucci

Allarme dragaggi per le navi da crociera nel porto di Genova

Monzani (Stazioni Marittime) e Massa (MSC Crociere) mettono in guardia: senza fondali adeguati la città perderà un'importante fetta di mercato



Genova – Il porto di Genova, se non avvierà subito i lavori di dragaggio dei fondali presso gli accosti del terminal crociere, perderà un'importante fetta di mercato rappresentata dalle navi da crociera di grande stazza lorda che stanno entrando in attività.

L'allarme è stato lanciato da Leonardo Massa, country manager per l'Italia di MSC Crociere, ed Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime di Genova, intervenendo nel capoluogo ligure alla seconda giornata del Blue Economy Summit al convegno dedicato al turismo crocieristico.

“Qui si pensa che il traffico crocieristico sia infinito, invece rischia di arenarsi per mancanza di attrezzature” ha detto Monzani, protestando perché “a Genova si parla solo di fare 5 milioni di container, un'assurdità, mentre non si parla di raggiungere 3 milioni di passeggeri che sarebbe invece un risultato concretamente raggiungibile”.

Il nodo della questione è, come detto, l'approfondimento dei fondali che limiterà l'accesso in porto e l'accosto delle navi di ultima generazione. “È come se avessimo un aeroporto con una pista soltanto di mille metri, nella quale possono atterrare solo i piccoli aerei. Nel porto di Genova i fondali pescano 8,50 metri quando nei porti crocieristici si deve arrivare almeno a 10 metri. I dragaggi vanno fatti in maniera continuativa, se non si fanno e soprattutto se non si fa un dragaggio completo del porto, le navi non arriveranno più”.

Prima di lui era stato Leonardo Massa a dire che “nel 2023, quando arriveranno le nostre navi World Class da oltre 200 mila tonnellate di stazza lorda e oltre 6 mila ospiti, per mantenere Genova centrale il dragaggio dei fondali è fondamentale. E il 2023 per noi è oggi, perché le compagnie di crociera hanno la necessità di programmare con largo anticipo gli arrivi”.

Ma non ci sono solo i dragaggi tra i nodi

da sciogliere. “Abbiamo bitte disegnate e sistemate tanti anni fa per ormeggiare navi di medie dimensioni, oggi ci vogliono bitte che tengano attraccate navi di grandissime dimensioni” ha aggiunto Monzani. “Siamo in una situazione critica, Autorità portuale e noi, anche se non è nostro compito, stiamo lavorando a progettare nuove bitte perché quelle attuali tirano 100 tonnellate e servono da 300 tonnellate. Ci auguriamo che vengano messe entro l'anno. Altrimenti, come succede già, alcuni comandanti di Msc si rifiutano di attraccare a ponte Doria ponente con condizioni meteo pericolose perché le bitte non sono considerate sicure”.

Insomma si rischia di perdere occasioni di sviluppo e d'investimento importanti perché MSC non ha fatto mistero di avere mire ancor più espansionistiche sotto la Lanterna: “Guardiamo con interesse a Hennebique come a molte altre attività su Genova. Siamo focalizzati più su alcune

che su altre e sicuramente Hennebique è una di queste” ha detto ancora Massa, che infine ha aggiunto. “C'è interesse anche per Ponte Parodi, abbiamo interesse a 360 gradi per tutto quello che a Genova può ampliare l'offerta turistica e il ruolo che MSC può avere”.

Per il capoluogo ligure e la regione ci sono, però, anche grandi motivi di soddisfazione perché, come ha spiegato il direttore di Risposte Turismo, Anthony La Salandra, i tre porti liguri figurano oggi nella Top 20 del Mediterraneo. “Per il 2019 i tre porti della Liguria sono tutti nella top 20 del Mediterraneo degli scali crocieristici. Oltre a Genova e Savona, quest'anno nella classifica guidata da Barcellona entra anche La Spezia ed esce un porto greco. Sono numeri importantissimi di traffico, tre milioni di passeggeri movimentati quest'anno nei porti della Liguria che sarà la prima regione italiana per traffico di crocieristi anche se non per numero di accosti, ma solo perché Genova e Savona sono home port e dunque movimentano un gran numero di passeggeri a fronte di un numero basso di toccate di navi”.

Genova è al sesto posto nel Mediterraneo con 1 milione e 350 mila passeggeri stimati nel 2019 e 257 toccate, Savona al 14mo con 750 mila passeggeri e 164 toccate, mentre La Spezia è al 16mo con 650 mila crocieristi e 159 toccate.

Anche Sergio Senesi, numero uno di Cemar Agency Network, ha fornito alcune statistiche interessanti: “L'Italia è la prima destinazione in Europa per il turismo crocieristico: nel 2019 i passeggeri saranno 11.911.000, il 7,13% in più del 2018 e nel 2020 13 milioni (+7,88%)”. Il trend di mercato documenta una crescita esponenziale negli ultimi vent'anni: nel 1999 i passeggeri movimentati erano soltanto 2.288.000 contro gli attuali 11.911.000. Una delle novità del mercato odierno è lo sviluppo del settore extralusso: delle 106 navi in costruzione entro il 2026, 29 sono luxury o extraluxury. “Si tratta di un segmento di mercato con forte potenziale verso cui dobbiamo orientarci. Saranno navi dotate di tecnologie all'avanguardia e ecosostenibili, solo con suite, alcune dotate di elicotteri e sottomarini”.

Nicola Capuzzo



“Altro che Cina, il pericolo è nei porti Spa”

Secondo l'analista Sergio Bologna gli accordi della Via della Seta non hanno nulla di allarmante. Preoccupano il project financing all'italiana e i progetti privatistici di riforma delle Autorità Portuali

Dal professor Sergio Bologna riceviamo e pubblichiamo il seguente intervento dedicato ad alcuni dei temi di maggiore attualità per la portualità italiana

È davvero sconcertante il dibattito che si è aperto e sta continuando sui rischi per l'Italia della Via della Seta, dove si manifesta molta più ignoranza e malafede che ponderata discussione sulle scelte che s'impongono al nostro paese in termini di gestione

teriali sono assai più determinanti di quelle fisiche.

Per fortuna il governo – verso il quale non ho nessuna simpatia – non si è prestato a questo gioco ed ha firmato quel memorandum che, come ha spiegato benissimo il Presidente Zeno d'Agostino in sede di commissione parlamentare, non ha nulla di vincolante e nulla che non sia conforme alle regole europee sulle concessioni in ambito portuale.

si vedono poco sono proprio gli italiani. Pensiamo a Trieste: il petrolio è in mano a una società austro-tedesca, i traffici ro-ro in mano a una società danese, i traffici container per la metà in mano a una società ginevrina (anche se controllata da italiani) e i metalli non ferrosi a una società a controllo olandese. Colmo dei colmi a Trieste e nella Regione Friuli Venezia Giulia la canea sul “pericolo giallo” si è scatenata a proposito della piattaforma logistica – esempio rarissimo, invece, di capitali italiani disposti a investire in infrastrutture. Per quanto riguarda Genova non c'è bisogno di ricordare chi controlla il principale terminal container: in parte una società di Singapore, in parte dei fondi anglo-francesi. I cinesi sono presenti attualmente solo nella società che ha ottenuto la concessione del terminal container di Vado Ligure. Dove sta il “pericolo giallo”? E come mai non si è gridato al “pericolo giallo” quando abbiamo venduto ai cinesi la Pirelli oppure società high tech come Esaote?

La questione assume dei risvolti grotteschi quando, invece di guardare all'Italia, si guarda all'Europa ed alla presenza cinese nella logistica europea. I cinesi hanno fatto man bassa in Germania, in Francia, in Svizzera, di società di logistica, aeroporti, società di leasing di container, società di engineering ferroviario, di noleggio di veicoli, compagnie aeree. Hanno comperato in un colpo solo da un fondo americano circa 13,7 milioni di metri quadri di superfici destinate alla

logistica. La loro società di e-commerce Alibaba dalla sua piattaforma di 68 mila metri quadri vicino a Praga si appresta a contendere il mercato europeo a un gigante come Amazon. Non hanno bisogno certo dei nostri porti per conquistare il mercato europeo, sono già installati a sufficienza nel cuore dell'Europa. Non hanno bisogno d'infilarsi da Sud, dai porti mediterranei, sono già comodamente installati da Nord. Il problema, se vogliamo ragionare in questi termini, non sono i porti ma gli aeroporti da dove entrano merci, non solo cinesi, tramite l'e-commerce, a prezzi che mandano all'aria migliaia di nostri negozi e superfici di vendita anche di grandi dimensioni. Magari non pagando Iva e dichiarando valori della merce molto inferiori al vero. Se una videocamera giapponese mi costa a listino 800 euro ed Amazon me la porta a casa per 500, nessuno si chiede come mai?

Ma torniamo alla Via della Seta. I capitali disponibili per questa operazione non sono tutti cinesi, anzi, potremmo dire che i cinesi ci hanno messo un chip e che il resto è arrivato o arriverà da quel capitale finanziario internazionale senza patria che gira vorticosamente per il pianeta in cerca d'impieghi remunerativi ed al quale dei problemi di potenza o di egemonia politica non interessa un fico secco. Nei primi mesi di quest'anno, in piena guerra commerciale, l'afflusso di capitali americani in Cina è aumentato del 6,5% rispetto al 2018 (fonte: South China Morning Post, 29.04.19).

Se questa storia della via della Seta ci deve indurre a una riflessione semmai è su un altro versante, quello del finanziamento delle infrastrutture. Com'è noto la dottrina europea che da anni va per la maggiore è che le infrastrutture debbono finanziarle i privati e non lo stato, che è sempre più scarso di risorse. È il famoso project financing, che avrebbe dovuto diminuire il debito pubblico. A dirla così tutto va bene, anzi, se lo stato le risorse le dedica al welfare invece che a costruire dighe o autostrade, siamo tutti contenti. Il privato avrà il suo utile dalla gestione dell'infrastrut-

tura, dai canoni o dai pedaggi che incasserà. Ma siamo in Italia, paese di magliari, e succede che si le banche private tirano fuori i soldi per costruire un'infrastruttura, ma pretendono che quell'investimento sia garantito dallo stato e a questo punto le regole europee prevedono che l'ammontare dell'investimento sia calcolato come debito pubblico (tant'è che in Spagna non ne vogliono sapere). Molti progetti di questo tipo in questi ultimi anni sono stati chiamati project financing, in realtà erano dei mutui mascherati. Non solo. Occorre vedere com'è congegnato il contratto che autorizza un'operazione di questo genere. Pensiamo alla famosa autostrada Brescia-Bergamo-Milano. Il contratto è congegnato in modo che, se il gestore/costruttore è in perdita, il buco lo deve riempire lo Stato, ovvero il contribuente. Cosa che puntualmente è avvenuta. Vogliamo passare ai porti? Il terminal di Vado Ligure non ha nemmeno trovato banche disposte a finanziarlo completamente, sia pure con garanzie pubbliche, lo Stato ha dovuto mettere sul piatto centinaia di milioni a fondo perduto. Dunque le imprese italiane, finanziarie o industriali che siano, non vogliono assumersi rischi d'investire in infrastrutture. E si lamentano se ci dovessero investire i cinesi?

Se c'è un pericolo per i porti italiani e per la sicurezza dell'Italia questo non arriva dalla Cina ma dai progetti di riforma delle Autorità Portuali, in particolare dall'idea di trasformarle in società per azioni. Se il governo dovesse varare una riforma del genere allora sì che i nostri porti nella loro essenza e totalità d'infrastrutture logistiche (non solo come singoli terminal) potrebbero diventare contendibili e finire in mano a poteri finanziari o politici che nulla hanno a che fare con l'interesse nazionale. Quindi chi strilla al “pericolo giallo” e contestualmente caldeggia la trasformazione delle Autorità Portuali in Spa è in totale malafede. E come tale è un pericolo per la Nazione.

Sergio Bologna



dei propri asset logistici.

Si vuol creare una specie di psicosi del “pericolo giallo”, come se la Cina volesse mettere le mani sui nostri porti per invaderci con le sue merci, e volesse porre un'ipoteca su infrastrutture rilevanti sul piano della sicurezza, dimenticando – come dimostrano gli allarmismi USA sulla tecnologia 5G di Huawei – che anche sul piano militare oggi le infrastrutture imma-

La Cina quindi non ha “individuato” dei porti italiani come obiettivo della sua conquista, ma ha dimostrato interesse per porti, come Genova e Trieste, che sono ovviamente da almeno 30 anni oggetto d'interesse per investitori esteri. Perché ovviamente? Perché sono i porti che meglio permettono un accesso al mercato italiano e al mercato europeo. Sono dei porti – questo è il colmo - nei quali gli unici investitori che

A Contship ed Eurogate quasi il 50% del terminal container 3 di Tangeri

Il gruppo italiano, insieme alla sister company tedesca, detiene ora metà delle azioni (meno una) della società che gestirà la struttura

L'operazione che permetterà a [Contship di raddoppiare la sua presenza nel porto di Tangeri](#) è stata completata. Lo si apprende da un comunicato di Marsa Maroc nel quale il gruppo portuale marocchino spiega che si è concluso l'aumento di capitale della controllata Marsa International Tangier Terminals SA, la società che detiene la concessione per la costru-

zione e la gestione del TC3, uno dei due terminal container di Tanger Med 2, estensione del porto principale Tanger Med, oggi in fase di completamento. L'operazione, come già noto, consiste nell'ingresso nell'azionariato di MINTT di Eurogate e di Contship, che insieme ora detengono "il 50% delle azioni meno una" della società. Di conseguenza a Marsa

Maroc, che prima la controllava interamente, resta ora in mano il "50% delle azioni più una". Il terminal – la cui entrata in funzione è prevista verso la metà del 2020, "sarà gestito congiuntamente dai tre partner". A regime la struttura avrà capacità di 1,5 milioni di TEU, una banchina di 800 metri e aree operative di 36 ettari.

F.M.



ENI cerca un operatore logistico a Porto Empedocle

L'azienda di San Donato a caccia di un fornitore per il suo progetto Cassiopea, relativo allo sviluppo di un giacimento di gas naturale al largo delle coste meridionali dell'isola



Per il suo progetto Cassiopea, che riguarda lo sviluppo dell'omonimo giacimento di gas naturale al largo della Sicilia meridionale, l'ENI sta cercando un fornitore di servizi di logistica integrata che farà base a Porto Empedocle.

Precisamente l'azienda di San Donato ha avviato una "procedura negoziata con previo avviso di indizione di gara". Nel relativo bando, che stima un valore dell'appalto di 3,5 milioni di euro per 12 mesi di attività (prorogabili però per altri 4), si specifica che l'appaltatore dovrà fornire supporto logistico ad Eni Spa Upstream mettendo a disposizione "un'area demaniale nelle immediate vicinanze del porto di Porto Empedocle, che deve essere autorizzata anche come area doganale per lo stoccaggio di materiali", l'effettuazione di "servizi di carico e scarico materiali e attrezzature" nello scalo, attività per la quale dovrà essere già in possesso, alla data di scadenza del bando (il prossimo 5 agosto) "dell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare

di Sicilia Occidentale". Dovrà inoltre fornire "carico e scarico materiali e attrezzature in ambito demaniale", "noleggio mezzi e attrezzature (gru, autoarticolati, camion leggeri e carrelli sollevatori)", "noleggio accessori per i sollevamenti, container, basket, contenitori per fusti e serbatoi, noleggio compressore e gruppi elettrogeni", fornitura di "assali in legno, cunei in legno, fogli di compensato e segatura di legno", così come "supporti in cemento armato per lo stoccaggio di materiale tubolare" e "approvvigionamento idrico". Il bando prevede inoltre che l'appaltatore svolga, tra le altre cose, servizi di "agente marittimo, agente doganale, base manager, logistics supervisor, marine advisor, HSE supervisor".

Come detto la data ultima per la presentazione delle offerte è il prossimo 5 agosto. ENI ha spiegato che il prezzo non è il solo criterio di aggiudicazione ma che gli altri parametri sono indicati solo nei documenti di gara, disponibili [nell'area dedicata del suo sito](#).

F.M.

Confronto serrato per i pesi massimi del gas sul ring partenopeo del GNL

Alla seconda Small Scale Conference biennale di Napoli i progetti di Edison, SNAM, Gazprom e Higas, tra gli altri il metano considerato indispensabile per la transizione energetica tra le vecchie fonti fossili e le nuove fonti rinnovabili

Dal nostro inviato

Napoli si conferma baricentrica per la filiera del gas nei trasporti moderni, ospitando per un'altra volta, [dopo quella del maggio 2017](#), la nuova edizione della Small Scale LNG Use Euro-Mediterranean Conference & Expo, iniziativa nata per promuovere la filiera del GNL di piccola taglia, organizzata da Mirumir in collaborazione con WEC World Energy Council Italia.

Alla Mostra d'Oltremare per due giorni si sono radunati analisti esperti, rappresentanti di principali agenzie energetiche internazionali, società di consulenza e operatori attivi nel GNL per confrontare le diverse strategie e lanciare le nuove sfide di business afferenti diverse modalità di trasporto: stradale e marittima, come già in voga, ma anche - una novità questa per Conferenza GNL, iniziativa indipendente lanciata nel 2012 per promuovere il settore - ferroviaria e aerospaziale.

E il comun denominatore di tutto quanto illustrato e osservato al ricco evento partenopeo è l'indiscutibile ruolo strategico nella transizione energetica verso cui va il mondo intero giocato dal gas metano nelle sue variegate declinazioni.

Gli usi diretti del GNL di piccola taglia nei trasporti e nell'industria non sono più solo una promessa, ma una solida realtà della transizione energetica globale dalle tradizionali fonti fossili a quelle rinnovabili. Per la prima volta, è stato affermato a Napoli, nella storia economica mondiale, un carburante relativamente nuovo si diffonde simultaneamente in tutti i continenti, malgrado le tipicità regionali



Garribba, Demoury, Paganetto

pongano ancora questioni da valutare e condividere, mentre turbolenze politiche e commerciali globali di cui il globo è pregno spingono verso l'indipendenza e la sicurezza di forniture energetiche di cui il GNL è protagonista.

Il tutto avviene sotto la 'spada di Damocle' dei limiti alle emissioni di inquinanti posti dalle organizzazioni internazionali che esigono obiettivi stringenti esercitando enorme pressione sulle tecnologie, necessariamente protese a trovare soluzioni innovative per l'efficiamento dei propulsori e degli accessori correlati, che devono essere rimodellati all'uopo attraverso misure tecniche inedite: celle frigorifere, valvole criogeniche, micro-liquefazioni, motori ibridi (GNL ed elettricità, GNL e idrogeno con celle a combustibile), bio-GNL.

Alcuni dati di fatto, emersi nella sessione plenaria, moderata da Sergio Garribba, Presidente Comitato Scientifico Conferenza GNL, sono inoppugnabili.

“Il gas aumenterà la produzione del 50% nei prossimi due decenni, crescendo al ritmo di +1,6% all'anno da qui al 2040 fino a raggiungere una quota parte del 25% del mercato di tutte le fonti energetiche” afferma Vincent Demoury di International Group of Liquefied Natural Gas Importers (GIIGNL). “Specie nell'Asia, dove ci sono poche pipeline, lo schema concettuale dello small scale crescerà più velocemente. Oggi nel mondo ci sono 20 paesi che esportano e 42 che importano gas; anche Stati Uniti, Argentina ed Egitto che prima erano esportatori ora sono importatori. Tutti i paesi dell'Indocina e Far East esportano, e l'Asia rappresenta il 65% del

mercato”.

L'analista di mercato francese intravede “una vera e propria 'età dell'oro' per l'LNG, proprio come vaticinato dalla IEA International Energy Agency. In Russia, Novatek ha avviato nel 2017 e nel 2018 le tre linee di produzione dal complesso progetto Yamal da cui far scaturire un output di 16 milioni di tonnellate annue”.

Tra il 2015 e il 2020 il mercato è già raddoppiato. Sotto i riflettori va anche il progetto annunciato da Shell in Canada, mentre pure il Qatar aumenterà del 20% la produzione nel breve periodo.

“E che dire della strada? Già oggi circolano 6mila camion alimentati a LNG nella sola Europa al posto dei vecchi e inquinanti diesel, mentre in Cina, paese dai numeri sempre iperbolici si contano ben 200mila tra camion e bus a metano” prose-

gue Demoury.

Il gas naturale liquefatto di piccola taglia darà un sostegno importante allo sviluppo economico per coloro che non hanno accesso alla rete di distribuzione. “Lo small scale è affidabile per l'off grid, come scelta di trasporto su strada e marittimo, è ecologico e funzionale alla riduzione delle emissioni. Così stanno sorgendo nuovi centri di bunkeraggio inclusi quelli per traghetti e trasporto marittimo di lungo raggio. Alcune politiche nazionali stanno facendo del gas un pilastro delle politiche pubbliche e nella lotta contro il cambiamento climatico”.

Partendo dal presupposto che oggi il gas ha una presenza ancora quasi marginale, ma che arriverà al 40% nel 2040, quando il 60% sarà coperto dalle fonti rinnovabili, Luigi Paganetto Vice Presidente Cassa Depositi e Prestiti, nonché docente universitario a Tor Vergata, dichiara che “Occorre puntare molto sul gas per realizzare un ponte verso le fonti rinnovabili allontanandosi da carbone e petrolio, anche se l'effetto serra sarà addirittura rafforzato da questa scelta inizialmente. Per una migliore transizione, occorre mas-

segue a pag.23



Zaiser, Gesù, Evangelisti, Mattana, Garribba, Spirito

segue da pag.22

simizzare il cambiamento tecnologico e l'innovazione".

Ma dove si trova l'efficienza della transizione?

"Nei settori dei trasporti, dell'industria e dell'edilizia se si fa, correttamente, transizione energetica attraverso l'innovazione, allora si produce un beneficio di tutto il sistema produttivo ed economico. Questo significa per la popolazione dare un certo benessere, fare godere di una migliore

precisa mission né delle priorità, dunque è una scelta di cui io mi assumo la responsabilità. Siamo un ente per la promozione e sviluppo, non diamo solo prestiti, ma non abbiamo ancora una visione di come farlo, ci muoviamo all'interno di linee guida del piano" ha concluso Paganetto, il quale non ha tuttavia voluto sbilanciarsi sui valori assoluti delle erogazioni, limitandosi alle percentuali rilasciate – malgrado le sollecitazioni della stampa – anche se da fonte



qualità dell'aria, di una maggiore mobilità e di una produzione più efficiente".

Il numero due di CDP, già ai vertici di ENEA, enfatizza l'importanza del gas naturale in chiave futura. "Questa è un'occasione unica per mettere assieme tecnologia, transizione energetica e finanziamento della transizione. Nel Piano industriale che abbiamo da poco approvato vi è una grande attenzione sia alla transizione energetica che all'innovazione. Io stesso ho propugnato affinché CDP destinasse nel Piano industriale di recente approvazione il 20% degli investimenti all'innovazione e il 15% alla transizione energetica; una scelta impegnativa, perchè finora l'istituto – che non maneggia solo denaro, ma deve anche supportare certe azioni promozionali - non aveva mai deliberato né una

ufficiosa si apprende trattarsi di qualcosa nell'ordine dei 300 miliardi di euro.

Se Napoli è all'avanguardia in questo ambito lo si deve anche alla velocità mostrata nell'approntare le infrastrutture per l'erogazione del GNL in porto, come ha testimoniato Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. "La realizzazione di un deposito che fungerà anche quale stazione di bunkeraggio è argomento in discussione regolare con le imprese e le istituzioni, stiamo andando nella direzione giusta per realizzarlo".

I porti devono dare una risposta per lo stoccaggio del GNL in quanto siamo paese importatore. "L'Italia ha un potenziale vantaggio nella prospettiva immediata, soprattutto nel traffico su gomma,

da noi molto rilevante e di conseguenza impattante; questo è un punto di forza per pensare ad un mercato realmente attraibile. Ma dobbiamo essere più efficaci in termini esecutivi, sebbene sia comprensibile la difficoltà di mettere insieme tanti stakeholders; però non possiamo essere lenti, la scelta della location nei porti storici come lo sono la maggior parte di quelli nostrani è momento decisivo. La location lato terra diventa più efficiente piuttosto che uno small scale system galleggiante, anche per il collegamento al lato truck" ha precisato Spirito, rispondendo poi ad un quesito posto dall'armatore genovese Marco Novella che "non vi sarà nessun contributo; la concessione sarà equivalente alla durata dell'ammortamento, l'investimento si ripaga da solo".

Entrando a piedi uniti, Mikhail Likhacev, Direttore di Gazprom Gas-Engine Fuel, ha svelato le mosse strategiche nella mente di Putin, che intende alimentare a gas le sue flotte di camion, treni e aerei. Il colosso russo oggi detiene il 76% del mercato domestico, lasciando agli altri operatori un mero 24%. "Nel periodo 2015-2019 abbiamo costruito 85 stazioni CNG (cryo gas metano) per autotrazione, pari a un



Gentile, Infante, Ottolenghi

investimento di 17 miliardi di rubli, per un totale odierno di 309 stazioni.

Nel 2018 abbiamo prodotto 600 milioni metri cubi per autotrazione mentre sullo small scale sono solo 22.400 mila tonnellate. Nel 2016 abbiamo iniziato a produrre LNG, ma il rapporto quantitativo è di 1:20".

Lo scorso 20 aprile Gazprom ha venduto le prime 26 tonnellate di LNG in una stazione a Mosca. "Abbiamo un piano per aprire 50 nuove stazioni LNG GNC entro il 2021. Usiamo LNG anche nelle ferrovie, con 2 locomotori dotati di turbine a gas in Siberia, 1 di manovra a Mosca a metano. Entro il 2030 avremo 50 locomotori a metano in Russia nell'ambito di un programma approntato con le ferrovie



statali RZD. Infine, stiamo facendo un revival di progetto di aereo a LNG vecchio di 30 anni" ha detto il rappresentante dell'impresa russa, affermando di volere entrare nel mercato con un partner italiano.

Nella sfilata di "pesi massimi" del settore energetico interessati alla rivoluzione

portata dal nuovo carburante, interessata anche all'impianto che verrà a Napoli, come pure ad altre operazioni analoghe a Brindisi ed a Oristano (dove già dispone di autorizzazione), è Edison, secondo player gas e primo LNG in Italia, il cui Senior Vice President Fabrizio Mattana ha svelato i piani di medio termine.

"Perché lo Small Scale è parte della nostra strategia? Perché è pietra miliare nella transizione energetica. Lo scorso anno abbiamo preso un contratto dagli USA per 1,4 miliardi. Stiamo anche facendo costruire due navi metaniere, una da 30.000 mc regolata da time charter party da parte dell'armatore norvegese Knutsen in Corea. E ci siamo impegnati a costruire un deposito costiero a Ravenna da 20mila mc, che sarà il primo in Italia, con la PIR (il cui presidente e titolare, Guido Ottolenghi, era presente a Napoli, insieme al numero due aziendale, Alessandro Gentile, ndr).

Noi diamo garanzie di presenza in tutta la filiera e la nostra competenza. Intendiamo coprire tutto il territorio nazionale perchè fondamentale è essere prossimo al cliente" sono le fiere parole dichiarate da Mattana. "Non siamo più una nicchia, essendo diffusi in tutti i continenti, anche se ogni paese ha proprie specificità e non esiste un modello unico di sviluppo. Ma non c'è solo il deposito costiero, che è pure fondamentale, come dimostra Gazprom che può fare nano-liquefazione, mentre noi di SNAM stiamo seguendo un pro-

segue a pag.24

segue da pag.23

getto di microliquefazione” è l’esordio di Emanuele Gesù, Head of Small Scale LNG. “La scorsa settimana un progetto a me molto caro è stato inaugurato a Gibilterra; un piccolo rigassificatore che va ad alimentare la centrale elettrica locale. Non avrebbero fatto prima ad allacciarsi con pipeline dalla Spagna? Questa iniziativa dimostra quanti ci credono.

Dal nostro canto stiamo cercando da due anni di sviluppare nuovi business, con tre indirizzi: biometano, microliquefazione, stazioni LNG. Il tutto guidato da nostri pipeline; le altre forme provengono solo

liani il 10% ciascuno). La svolta è recente, quando nel 2018 la società scandinava ha coinvolto due colossi connazionali come la Golar di John Fredriksen e la Hoegh, le quali ora detengono entrambe il 22,5% della nuova società armatoriale Avenir LNG Ltd (con sede a Bermuda), dove Stolt Nielsen ha il 45%, col residuo 10% sul mercato azionario di Oslo.

Come noto, Higas sta sviluppando per prima un interessante progetto pionieristico ad Oristano.

“Siamo il primo segnale che proviene dal mercato, del tutto autosostenuto, con

sull’area (dove è previsto un raddoppio della capacità), fatti con doppio rivestimento: all’esterno calcestruzzo ed all’interno acciaio criogenico.

Prevediamo di partire con l’operatività nell’agosto 2020, per andare a servire vari clienti: industria, crociere, automotive, bunkering.

Non è un caso che il progetto sia stato selezionato dalla UE per la call 2017 dei CEF Gain4Med” ha concluso l’operatore livornese, che non disdegna la possibilità di esportare il formato del progetto in continente. “La Sardegna sarà un territorio laboratorio ideale per la nostra sperimentazione. Vorremmo trasferire l’idea in aree lontane dalla rete e distanti da linee metano”.

Tra gli altri primari attori convenuti alla kermesse napoletana OLT Offshore LNG Toscana, la quale a marzo di quest’anno ha avviato l’iter per attivare i servizi Small Scale LNG, con l’obiettivo di scaricare, a partire dal 2021, fino a 41 bettoline l’anno, ognuna con una lunghezza compresa tra i 90 e i 120 metri.

La società detiene la proprietà e la gestione commerciale del terminale galleggiante di rigassificazione FSRU Toscana, ormeggiato a 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa, connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36.5 km realizzato e gestito da Snam Rete Gas (di cui: 29.5 km in mare, 5 km nel Canale Scolmatore e 2 km sulla terraferma), con capacità di rigassificazione a regime di 3,75 miliardi di m3 annui, equivalente al 4% del fabbisogno nazionale. Il rigassificatore offshore – che ha ottenuto lo scorso anno la Registrazione EMAS ed è riconosciuto come best practice per quanto dimostrato in termini di sostenibilità - sta lavorando a pieno regime, fornendo un contributo significativo alla sicurezza e diversificazione delle fonti di approvvigionamento, avendo ricevuto GNL da: Algeria, Camerun, Egitto, Guinea Equatoriale, Nigeria, Norvegia, Perù, Qatar, Trinidad e

nostra equity al 100% e nessuno supporto esterno” afferma orgoglioso Evangelisti, ribadendo l’importanza per l’Italia di creare una filiera effettiva e concreta nel gas naturale liquefatto.

“Il nostro progetto contempla 4 navi da 7.500 mc., la prima del genere prodotta in Cina che vedremo in Mediterraneo nella primavera 2020, e navi da 20.000 mc destinate a mercati diversi ma con un occhio di riguardo al bunkering e alle containership di ultima generazione.

Stiamo costruendo nella nostra fabbrica specializzata in Toscana 6 serbatoi da 1.500 mc ciascuno che verranno insediati



Mats Fagerber, Hans Fagerberg, Claudio Evangelisti



Likhacev (Gazprom)

da gas fossile di importazione estera. Noi andremo a costruire un impianto di biometano in Sicilia, e faremo il primo treno tutto a metano in collaborazione con Trenitalia” ha concluso Gesù.

La necessità di investire sullo sviluppo delle infrastrutture per l’approvvigionamento di GNL è stata ribadita da Claudio Evangelisti, CEO di Higas, la società nata nel 2014 da un’iniziativa della Gas & Heat di Livorno insieme alla cooperativa CPL Concordia, cui poi si è aggiunta nel 2017 la compagnia armatoriale norvegese Stolt Nielsen Gas BV, che oggi detiene l’80% delle quote (lasciando ai due partner ita-

Tobago, Unione Europea oltre agli USA. Infine, un Quaderno sul GNL con 5 step per la riduzione delle emissioni nei trasporti è stato presentato da FLC Freight Leaders Council, realizzato col supporto di Mirumir-ConferenzaGNL e l’ausilio di Assogasliquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Confrtrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy.

“I 2.000 camion alimentati a GNL che circolano in Italia dimostrano come gli operatori stiano già utilizzando tecnologie capaci di ridurre l’impatto ambientale delle proprie flotte, ma individuare e sostenere soluzioni efficienti per ridurre le emissioni nel settore dei trasporti è una opportunità che governi e istituzioni non possono perdere. Per la logistica il GNL è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile” ha dichiarato Massimo Marciani, Presidente FLC.

Il Quaderno è la prima pubblicazione in Italia rivolta a un pubblico più ampio degli addetti ai lavori. Nell’immediato sono i trasportatori e i camionisti i più interessati, già adesso può però essere letto anche da chi si occupa di trasporti marittimi, con l’arrivo di traghetti e navi da crociera a GNL, e presto dagli interessati di trasporti ferroviari e spaziali, dove si inizia ad usare metano liquido.

La diffusione del GNL è stata molto rapida negli ultimi anni, in particolare per il trasporto stradale pesante. Un segnale di interesse è la crescita rapidissima della rete delle stazioni di rifornimento (erano 38 a fine 2018 ma ci sono già nuove inaugurazioni) e le manifestazioni di interesse per sviluppare nuove infrastrutture nelle aree portuali per servire le prime navi che stanno navigando nei nostri mari. Trasformare in forma liquefatta il gas significa sottoporre il metano alla temperatura di -161 gradi centigradi così da ridurre di oltre 600 volte (a pressione atmosferica) il volume, con considerevoli vantaggi in termini di ingombro e trasportabilità. La sua applicazione nei trasporti permette di abbattere fino al 15% di CO2 rispetto ai carburanti tradizionali, dimezzare gli ossidi di azoto e annullare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo. Un vantaggio nel trasporto marittimo, poiché in alcune aree navigabili le norme internazionali impongono limiti al tenore di zolfo nei combustibili, i cui livelli andranno a inasprirsi dal 2020. Anche la sostenibilità economica del GNL è un aspetto incoraggiante per gli operatori, visto che il gas liquefatto costa il 43% in meno del gasolio (dati 2017) al netto del rimborso dell’accisa previsto.

Angelo Scorza

GNL: nuova alleanza tra Gas and Heat ed Ecospray

Il fornitore specializzato livornese e la controllata della Costa Crociere svilupperanno sistemi per il recupero e la liquefazione del boil off gas



Gas and Heat ha stretto un'alleanza con Ecospray Technologies – società di ingegneria, controllata con il 60,1% da Costa Crociere, che dal 2005 è specializzata nella progettazione di sistemi per la depurazione di aria e gas nelle applicazioni industriali (compresi [gli scrubber per le navi](#)) – per sviluppare sistemi in grado di trattare, e recuperare, il cosiddetto boil off gas.

Si tratta del gas che si sviluppa quando parte del GNL stoccato in depositi, siano essi costieri o a bordo di navi, ritorna allo stato aeriforme. La formazione di boil off gas è un processo naturale e inevitabile, ma costituisce anche una dispersione di prodotto, motivo per cui gli operatori del settore studiano modalità per recuperare questa parte di combustibile che altrimenti potrebbe andare persa.

Proprio questo faranno Gas and Heat ed Ecospray, che – in occasione della 'Small Scale LNG use Euro-Mediterranean Conference & Expo' in corso a Napoli – hanno firmato un Memorandum of Understanding per lo sviluppo congiunto della progettazione e fornitura di impianti per la liquefazione del gas naturale di risulta da processi di boil-off da stoccaggi a bordo di navi e per depositi costieri di piccole taglie.

“L'obiettivo – spiega la stessa azienda livornese in una nota – è quello di unire le competenze relative alla tecnologia del processo di liquefazione di Ecospray Technologies, grazie alla collaborazione in esclusiva con S.TRA.TE.G.I.E, alla conoscenza nelle costruzioni di impianti nel settore navale e terrestre di Gas and Heat”.

FORNITORI

Commessa francese da 25 milioni di euro per Ecospray

L'azienda specializzata vogherese controllata dalla Costa Crociere fornirà gli scrubber per 3 navi della società francese Corsica Linea

C'è già una quota importante d'Italia nel piano di rinnovamento della flotta annunciato da Corsica Linea, la compagnia transalpina titolare della sovvenzione pubblica per il collegamento ro-pax fra la Francia e la Corsica nonché unica candidata per il rinnovo della medesima, che coprirà il periodo ottobre 2019 - dicembre 2020.

Pierre Antoine Villanova, direttore generale di Corsica Linea, ha infatti rivelato al *Journal de la Marine Marchande* che la compagnia, in vista del *low sulphur cap*, investirà 25 milioni di euro per equipaggiare di scrubber 3 navi delle 7 della flotta (solo il Vizzavona ne è già dotata): “Pascal Paoli, Jean Nicoli e Paglia Orba saranno equipaggiati durante le soste tecniche previste fra dicembre 2019 e marzo 2020. Abbiamo scelto l'italiana Ecospray,

che ha già equipaggiato navi di Grimaldi e MSC”.

L'annuncio ha trovato riscontro presso la società con sede a Voghera, che, confermando anche il riferimento a Grimaldi, non ha invece fatto altrettanto per MSC, forse in ragione della proprietà, facente capo per il 60,1% a Costa Crociere.

La commessa di Corsica Linea potrebbe non essere l'unica destinata all'Italia. La compagnia infatti investirà 180 milioni nel complesso per l'ammodernamento della propria flotta, che ha un'età media di 30 anni. Il grosso, 150 milioni di euro, sarà destinato alla realizzazione di una nuova unità, propulsa a GNL e da consegnare nel giro di 2-3 anni, per cui è probabile sia in lizza anche Visentini, fresco della [commessa](#) per Balearia: “Siamo in

trattativa con diversi cantieri navali europei. Abbiamo messo a punto il metodo di finanziamento sotto forma di *crédit-bail fiscal* (una sorta di tax leasing, ndr)” ha proseguito Villanova, spiegando come il consorzio di banche con cui Corsica Linea si è accordata coprirà l'80% dell'investimento.

A complemento del piano di ammodernamento nella direzione della sostenibilità, il manager di Corsica Linea ha [confermato](#) di aver investito anche 5 milioni di euro nell'adattamento di tre navi per lo sfruttamento del *cold ironing* presente a Marsiglia e di aver all'uopo firmato con la compagnia La Méditerranéenne un contratto per utilizzare il suo sistema di alimentazione sviluppato l'anno scorso in quel porto.

A.M.



L'ormeggio in Italia? Un'eccellenza internazionale, ed un servizio 'basilare'

L'assemblea annuale di ANGOPI a Trieste diventa momento di confronto su scala europea con esperti stranieri dal quale il nostro paese emerge come valido riferimento a livello di modello organizzativo nei porti di servizi che ormai non sono più da considerare solo 'ancillari'

Dal nostro inviato

Trieste – Una convinzione in più – se mai fosse necessaria – che le cose da noi sono fatte per bene, secondo le norme del 'buon senso' nell'operatività ma anche nel rispetto dei dettami giuridici internazionali.

L'assemblea annuale dell'ANGOPI, l'associazione nazionale ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani, che quest'anno si è tenuta a Trieste - dove il locale Gruppo Ormeggiatori ha colto l'occasione per festeggiare il primo secolo di attività con cerimonia separata il giorno precedente – un appuntamento regolare di ogni primavera che già normalmente è qualcosa più di un mero raduno di un'associazione di categoria, trasformandosi in assise del cluster marittimo-portuale nazionale, quest'anno ha elevato l'asticella a livello internazionale.

‘Il servizio di ormeggio dopo il Regolamento UE 352/2017: esperienze a confronto’ ha posto a diretto contatto la realtà italiana, da lungo tempo strutturata secondo un modello organizzativo estero, e quelle di altri paesi parte dell'UE, rappresentate dalle dirette testimonianze di portavoce istituzionali, con una summa di sintesi del confronto tracciata da un funzionario di vertice della Commissione Europea.

Ai lavori, organizzati nella prestigiosa cornice della Stazione Marittima del capoluogo giuliano con sapiente allestimento scenografico, momento ideale per ragionare sulle ricadute che la recente normativa dell'UE ha avuto negli ordi-



namenti degli stati membri, hanno preso parte – dopo i saluti istituzionali del Comandante del Porto di Trieste, Luca Sancilio e l'articolata relazione del presidente di ANGOPI, Cesare Guidi - Giovanni Pettorino, Comandante Generale del Corpo della Capitanerie di Porto; Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Vice Presidente di ESPO; Nikolaos Spanos, Ammiraglio del Ministero del Mare della Grecia; Victor Schoenmakers, Rotterdam Port Authority; Cristiano Aliperta, già rappresentante italiano presso l'IMO a Londra; Eric Van Hooydonk, Professore di Diritto

Portuale Università di Ghent (Belgio), Sergio Maria Carbone, Professore Emerito Università di Genova, gli europarlamentari Isabella De Monte (PD) e Marco Zullo (M5S), e José Fernandez Garcia, Principal Administrator e Policy Officer DG Move Navigazione Portuale e Interna della Commissione UE.

La fase attuale è di grande transizione per la categoria degli ormeggiatori, alle prese con tante novità.

Rispetto all'edizione 2018 dell'assemblea di ANGOPI, che si era tenuta a Napoli nel giugno dello scorso anno, sono occorsi alcuni fatti salienti: l'attuazione del citato Regolamento UE, cui

manca ancora una formalizzazione in Italia a cura degli organi ministeriali; la ormai quasi completata trasformazione di tutti i Gruppi in Cooperative secondo quanto stabilito dalla legge; l'emanazione dei bandi di concorso per l'inserimento in organico di nuovi colleghi secondo requisiti innovativi; la questione tariffaria.

Il tutto all'ombra di uno scenario assai tumultuoso ed a volte confuso, tra impetuante gigantismo navale alla ricerca di esasperate economie di scala e progressiva concentrazione dell'offerta in pochi players di enorme dimensione; tra forme di riduzione della concorrenza attraverso schemi di oligopolio tendenti al monopolio e prevaricazione dei confini operativi da parte di operatori 'incumbent' a danno di professionalità di minor peso

economico che rischiano di essere emarginate e rimpiazzate dalla filiera di trasporto, col rischio concreto di esondare anche nei perimetri dei servizi tecnico nautici; tra aneliti di autoproduzione dei servizi in porto da parte degli armatori (a Trieste era presente lo stato maggiore di Assarmatori: Messina, Rossi e Bedusch, mentre ha marcato visita ancora una volta Confitarma) e rigurgiti di resilienza degli operatori che si sentono attaccati nelle loro giurisdizioni.

Dal quadro complessivo scaturito mettendo a confronto i vari stakeholders convenuti è emerso che, in ossequio al principio di sussidiarietà invalso in sede comunitaria, gli Stati Membri, anche per proprie specificità geografiche e di etica economica, tendono a meccanismi orga-

segue a pag.27



segue da pag.26

nizzati vari, ma tutti egualmente validi ed accettabili.

E che i servizi tecnici nautici di rimorchio, pilotaggio, ormeggio e battellaggio, un tempo definiti – con termine vagamente riduttivo, all'apparenza - ‘ancillari’ alla navigazione ad indicare il loro supporto all’attività armatoriale legata ai ‘corpi’ e non alle merci, hanno assunto rilevanza decisiva tale - specie al crescere impetuoso delle dimensioni del naviglio senza corrispondente sviluppo delle infrastrutture portuali (discrasie che a volte impongono manovre ardite in spazi ristretti) – da meritarsi a pieno titolo una qualifica di servizi ‘basilari’.

Senza le quattro attività di sponda, con il decisivo ausilio della Guardia Costiera, sarebbe arduo il concretizzarsi in termini così frequenti e puntuali dei flussi di linee marittime che attualmente interessano i nostri porti.

In apertura di giornata, il presidente Guidi, facendo un lungo excursus storico, ha ricordato come, “l’originaria formu-

lazione del Regolamento, che era tutta centrata sull’idea, sbagliata, che solo con la liberalizzazione dei servizi portuali, si potesse compiutamente ottimizzare le potenzialità di sviluppo dei porti europei, è stata sensibilmente ridimensionata. Contrariamente all’indirizzo seguito nel passato dalla Commissione, con il Regolamento esteso anche al servizio di ormeggio viene riconosciuto in sede europea il legame con la sicurezza della navigazione in ambito portuale e dell’approdo, uniformando, di fatto, la relativa funzione a quella dei servizi di pilotaggio e di rimorchio”.

Il numero uno degli ormeggiatori italiani ha sottolineato che un contributo determinante in questa direzione è derivato da quanto definito nell’aprile del 2016 in ambito IMO, attraverso le linee guida sulla formazione e l’istruzione minima per gli ormeggiatori.

“L’ultimo tassello che manca per dare armonia al quadro normativo e rafforzare il nesso tra il servizio di ormeggio



e la sicurezza è la modifica, speriamo imminente, come ‘promessa’ in sede ministeriale, del Regolamento per l’Esecuzione del Codice della Navigazione che individuerà un percorso formativo obbligatorio a conseguire uno specifico Certificato di competenza, necessario per potere accedere e svolgere il nostro servizio” ha aggiunto Guidi che ha insistito sulla centralità dell’uomo nella vita dei porti (argomento ripreso in larga parte degli interventi che si sono succeduti nel corso dell’assise) dedicando un passaggio anche al modello organizzativo previsto dal Regolamento 352/2017: “l’Amministrazione ha ritenuto di scegliere lo strumento associativo di tipo cooperativo inquadrando e qualificandolo come operatore interno, essendo tale modello il più idoneo per lo svolgimento dei compiti istituzionali assegnati agli ormeggiatori nell’ordinamento italiano e attese le caratteristiche dei nostri porti e quelle del traffico che li scalano”.

L’ormeggiatore di Ravenna si è detto fortemente critico sull’autoproduzione ‘selvaggia’ dei servizi portuali: “in ogni caso chiunque voglia autoprodursi il servizio deve rispettare tutte le norme relative alle modalità di erogazione del servizio stesso e garantire direttamente o indirettamente l’effettiva e integrale funzione e presenza

dei servizi in esame che siano autoprodotti”.

Il presidente di ANGOPI ha esortato gli europarlamentari presenti a tenere nella debita considerazione, nell’ambito della loro futura attività, le vicende che hanno accompagnato il Regolamento 2017/352, anche al fine di recuperare un rapporto certamente non facile fra i cittadini dell’Unione Europea e gli organi di

governo e deliberativi della stessa, con l’obiettivo di ridare slancio ad un progetto europeo, solidale con i principi alla base della sua costruzione.

Guidi ha concluso con un riferimento alla questione di viva attualità del salvataggio a mare dei migranti: “Vedo un clima che mi preoccupa. La legge del mare prescrive che chi è in mare ed è in pericolo vada salvato”.

Prendendo la parola l’Ammiraglio Pettorino ha rilevato la sussistenza di un bilanciamento tra il comandante del Porto e i servizi tecnico nautici. “Il rischio è che tale equilibrio venga messo in difficoltà da soggetti terzi. Guai, dunque, a toccare il quadro normativo, con interferenze in giurisdizioni consolidate che, se accadessero, non ci consentirebbero di portare avanti questa proficua collaborazione, come stiamo facendo da sempre” ha ammonito il Comandante Generale.

Dal suo canto Cristiano Aliperta, ex rappresentante italiano all’IMO, ha denunciato un errore tattico a livello politico, cui chiede di porre rimedio: “abbiamo

segue a pag.28



Guidi



Pettorino

segue da pag.27

sbagliato a chiudere il Ministero della Marina Mercantile anni fa, sarebbe il caso di ripristinarlo”.

Il ‘padrone di casa’ virtuale D’Agostino, sottolineando la “ritrovata centralità internazionale del porto di Trieste, anche grazie al fatto di essere incastonati, quale cardine mediterraneo, della Belt & Road Initiative; il che non significa che abbiamo abdicato al nostro ruolo di amministratori portuali e che siamo stati comperati dai cinesi”, ha ricordato che i porti sono luoghi ‘delicati’. “L’Europa si trova in un contesto di rilevanti cambiamenti geopolitici, nell’ambito dei quali il ruolo dei servizi tecnico nautici diventa delicato, atteso anche il loro coinvolgimento in materia di security. È quindi necessario che la UE si raccordi su queste questioni cruciali nei tempi in cui viviamo” ha concluso il Presidente dell’AdSP giuliana.

Il greco Spanos ha osservato come la materia dell’ormeggio nel suo paese sia regolamentata in maniera diversa, perché in caso di impossibilità da parte degli ormeggiatori, la funzione può essere svolta in termini suppletivi anche da personale designato dalla Guardia Costiera



Garcia

locale.

Per l’olandese Schoenmakers, il Regolamento europeo è una forma bilanciata di legislazione che tiene conto delle caratteristiche dei singoli paesi europei; l’altro partecipante del Benelux, il docente fiammingo Van Hooydonk, ha presentato un immane lavoro, il manuale dedicato alla legislazione dei servizi portuali in Europa, di ben 1.3444 pagine, che è una sorta di enciclopedia di settore.

Il legale genovese di fiducia degli ormeg-

giatori (e anche dei piloti) Carbone, ricordando che l’ormeggio è funzionale alla navigazione e non alle attività portuali, ha spiegato che “se il servizio di ormeggio non fosse erogato in regime di monopolio vi sarebbe una moltiplicazione dei costi. In conclusione, il modello italiano è il più coerente rispetto alla soddisfazione dell’esigenza pubblicitaria insita in questo servizio; peraltro, anche sotto il profilo tariffario, esso ha consentito di definire tariffe ritenute soddisfacenti dagli utenti, mentre il ruolo pubblico del porto resta fondamentale per consentire un controllo nell’ambito degli avviati processi di integrazione verticale e orizzontale che stanno interessando il settore marittimo”.

L’europarlamentare De Monte – la quale, come componente della commissione Trasporti e turismo, ha lavorato al Regolamento 352 - si è detta convinta che l’idea di una funzione pubblica del servizio di ormeggio e la centralità della sicurezza siano elementi imprescindibili: “sono fieri del fatto che il modello italiano di ormeggio abbia fatto scuola, contenta che sia stato tenuto in considerazione a livello europeo. Il ruolo degli ormeggiatori all’interno dei nostri porti è straordinariamente importante: sono un

valore che dobbiamo difendere e valorizzare sempre”.

Mentre il collega a Strasburgo Zullo ha “apprezzato del Regolamento 352 il fatto che abbia sancito il ruolo pubblico nel settore portuale. Se si mette al centro la persona, è possibile costruire una Europa diversa”.

Nel chiudere i lavori, e tirare le somme sulla intensa giornata di lavori, il rappresentante della DG Move, Fernandez Garcia, ha evidenziato l’intendimento della Commissione di non procedere con nuove proposte normative per il settore,

“essendo ora la richiamata DG attenta a valutare le eventuali criticità che dovessero sorgere dalla pratica applicazione del Regolamento”.

Angelo Scorza



AUGUSTA DUE S.R.L.

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

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

OUR GOALS:

SAFETY FIRST
CLIENT SATISFACTION
ENVIRONMENT RESPECT

AUGUSTA DUE S.R.L.

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

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

Il 'lider maximo' Guidi contro un'autoproduzione selvaggia

“Siamo gente di mare: la sicurezza come fine, la professionalità come valore”

Capita raramente che un presidente di un'associazione di categoria in carica ininterrottamente da oltre tre lustri ottenga sempre lo stesso consenso plebiscitario della sua prima nomina, senza suscitare voglia di cambiamenti al vertice, da parte della base dei suoi colleghi elettori, da un lato; e senza abusare di questo ruolo quasi da 'lider maximo' che gli è stato spontaneamente attribuito, cercando sempre nella democrazia l'asse di equilibrio del suo programma politico, senza mai fare dell'associazione un proprio strumento auto-celebrativo, dall'altro.

Cesare Guidi, dal 2003 al vertice di ANGOPI, e che ha appena concluso il primo anno di quello che potrebbe essere, realmente, il suo ultimo mandato triennale, così da arrivare ad una durata in carica di 18 anni consecutivi, che se non è un record, poco ci manca - specie in un'Italia dove le divisioni anche tra 'consanguinei' sono all'ordine del giorno, e in cui le associazioni si 'spaccano' con disarmante facilità; ed il settore marittimo portuale non è certo immune da questa brutta moda... - pare incarnare questa figura. Tanto che sembra difficile ipotizzare un ANGOPI priva del suo abituale condottiero, il sanguigno romagnolo che tutti apprezzano e rispetto per il suo dedicarsi alla causa collettiva.

Nella sua relazione illustrata all'attenta platea radunata a Trieste di colleghi e stakeholders, Guidi ha sostanzialmente riassunto il percorso intrapreso dall'associazione che presiede nell'attuale millennio, con la consueta schiettezza, fissando i traguardi ancora da perseguire, partendo dal Regolamento 2017/352 a pochi mesi dalla sua piena entrata in vigore.

“Ricordo le due proposte di direttiva, cosiddette De Palacio 1 (2001) e De Palacio 2 (2004), dal nome dell'allora Commissaria



Cesare Guidi

promotrice, fortunatamente rigettate dal Parlamento Europeo, che partivano dal presupposto, errato, che solo attraverso la liberalizzazione di tutte le attività svolte in ambito portuale si potevano compiutamente ottimizzare le potenzialità di sviluppo dei porti europei e delle relative capacità imprenditoriali. La stessa impostazione ideologica fu riproposta nella comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti dell'ottobre 2007, nella quale si optava per l'adozione di una cosiddetta 'soft legislation', che riaffermando il principio informatore delle sopra richiamate proposte di direttiva, riconosceva ampi spazi di autonomia normativa agli Stati

a proposito dei servizi ritenuti essenziali da ognuno di essi a tutela di interessi pubblicistici. L'UE così aveva chiaramente affermato l'esistenza di un legame presente fra il servizio di ormeggio e la sicurezza della navigazione in ambito portuale, escludendo la prevalenza della relativa componente commerciale del servizio stesso.

Nel maggio 2013 un approfondito confronto col Parlamento è servito alla Commissione a prendere atto delle fondate motivazioni che giustificavano una diversa disciplina dei servizi portuali nei vari Stati membri e della conseguente necessità di prevedere una normativa che non stravolgesse tali assetti, ma che li rendesse compatibili con l'ordinamento europeo.

Non a caso la disposizione originariamente rubricata come "libera prestazione dei servizi portuali" è poi divenuta nel testo definitivo "organizzazione dei servizi portuali", ricomprendendo diversi modelli organizzativi, che vanno dalla concorrenza nel mercato alla concorrenza per il mercato, riproducendo le situazioni in essere nei vari Stati membri.

In particolare anche all'ormeggio viene riconosciuto un legame con la sicurezza della navigazione in ambito portuale e dell'approdo, uniformandolo a pilotaggio e rimorchio].

Contributo determinante è derivato da quanto definito nell'aprile 2016 in ambito IMO, attraverso le linee guida sulla formazione e l'istruzione minima per gli ormeggiatori, riconoscendo uno stretto legame fra il nostro servizio e la sicurezza della navigazione, tanto da individuare uno specifico percorso formativo che ogni ormeggiatore deve seguire per poter svolgere in modo adeguato il proprio compito, al fine di garantire standard adeguati alle esigenze di sicurezza che sono funzionali



all'erogazione del nostro servizio.

Fra i modelli organizzativi previsti nel Regolamento del 2017, che possono essere adottati da parte degli Stati in virtù del principio di sussidiarietà, in Italia, tenendo in considerazione quanto già la normativa nazionale aveva disposto con riferimento ai servizi tecnici nautici, l'Amministrazione ha ritenuto di scegliere lo strumento associativo di tipo cooperativo inquadrando e qualificandolo come 'operatore interno' rispetto al quale la Pubblica Amministrazione è in grado di esercitare un'attività di vigilanza, direzione e controllo in una modalità equivalente a quella che esercita sulla propria struttura interna.

Il ricorso al concorso pubblico aperto a tutti i candidati europei per l'accesso degli specifici ruoli disponibili relativi all'erogazione dei servizi di ormeggio costituisce il momento in cui vengono garantite le condizioni di concorrenza per il mercato.

Il modello organizzativo che il legislatore nazionale aveva previsto per il servizio di ormeggio era molto simile a quello definito a Bruxelles; così i successivi interventi normativi non hanno sostanzialmente stravolto il nostro assetto organizzativo.

Ache in materia tariffaria il legislatore nazionale si è rivelato particolarmente lungimirante, avendo negli anni, attraverso la normativa primaria e secondaria, definito criteri e meccanismi per l'adeguamento delle

tariffe del nostro servizio, di fatto rispettosi dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione che ora la normativa UE impone anche nel caso di un operatore interno sul quale gravano oneri di servizio pubblico.

I nostri servizi sono forniti a vantaggio della sicurezza portuale, con le evidenti conseguenti limitazioni relative all'impiego dell'autoproduzione; chiunque voglia autoprodursi deve rispettare tutte le norme relative alle modalità di erogazione del servizio stesso e garantire direttamente o indirettamente l'effettiva e integrale funzione e presenza dei servizi in esame che siano autoprodotti. La stessa nozione di autoproduzione presuppone l'utilizzo del solo personale effettivamente presente a bordo in possesso dei requisiti professionali e formativi previsti per gli ormeggiatori, dovendosi escludere i lavoratori portuali.

Il Regolamento sui servizi portuali rappresenta un valido esempio di come la legislazione UE possa intervenire in modo ponderato senza stravolgere gli assetti nazionali nel rispetto del principio di sussidiarietà al di là delle differenze dei principi ideologici che troppo spesso hanno condizionato le discussioni e le elaborazioni europee in materia portuale, con conseguenze certamente non positive per i cittadini europei” conclude Guidi.

Angelo Scorza

Un legame lungo un secolo con le bitte di Trieste

A Porto Piccolo si sono celebrati in pompa magna i primi 100 anni di attività della cooperativa degli Ormeggiatori giuliani, formalmente il Gruppo più antico d'Italia

Particolarmente significativo è il contesto in cui si sono svolti i lavori di ANGOPI quest'anno, ricorrendo 100 anni dalla costituzione della locale cooperativa degli ormeggiatori di Trieste.

La celebrazione del centenario, organizzata dal Presidente della Cooperativa giuliana, Giorgio Regolin, si è svolta nell'incantevole scenario del villaggio turistico di Porto Piccolo.

Anche in questa occasione il leader di ANGOPI è intervenuto con un proprio discorso.

Nel trovarci a celebrare i vostri 100 anni di impegno posso dire, parlando di questo nostro mondo marittimo-portuale che si è sviluppato nel corso di tutto questo tempo con un enorme impegno umano, ma anche di coraggio e laboriosa attività, un mondo di cui noi ormeggiatori siamo parte integrante insieme ai piloti, ai rimorchiatori, agli equipaggi, ai lavoratori portuali, agli armatori, agli agenti a tutti gli altri operatori e non per ultimo all'Autorità marittima, tutti insieme abbiamo a che fare con la grande impresa del mare.

In questi anni lo sforzo organizzativo è stato enorme, soprattutto per dare concretezza e salda consistenza a un'organizzazione coordinata che, tuttavia, doveva fare i conti con una cultura ancora prigioniera di retaggi atavici impostati tradizionalmente sui valori della riservatezza e dell'interesse individuale del singolo operatore. Se oggi, dopo cent'anni, possiamo parlare di un organismo fonda-



Regolin, Guidi e il collega olandese

mentalmente unito lo dobbiamo a tanti piccoli passi, spesso difficili, compiuti attraverso l'apporto di una forte volontà di cavalcare il nuovo.

La costituzione in cooperativa dei Gruppi ormeggiatori ha completato quel processo di ristrutturazione del servizio avviato agli inizi degli anni '90 con la trasformazione da tariffe di lavoro in tariffe di servizio e proseguito con la definizione dei primi criteri e meccanismi tariffari nel 1994, successivamente rivisitati nel 2006 e nel corso dell'ultima istruttoria.

L'intervenuta modifica dell'articolo 14 con l'introduzione del comma Iquiquies, che, fra l'altro, impone agli ormeggiatori vincitori di concorso di costituirsi in Società cooperativa, ha, di fatto, codificato quanto già i Gruppi avevano

attuato, aggiungendo importanti novità.

Gli ormeggiatori di Trieste, così come quelli che operano in altri 91 scali del nostro Paese, attraverso la costituzione in cooperativa hanno realizzato un'impresa attenta ai bisogni dei soci e sensibile alle esigenze del porto, che può contare su una dotazione di uomini e mezzi, nonché su una sede, assolutamente funzionali ad un'efficiente erogazione del servizio".

Alla celebrazione sono intervenuti anche Giovanni Pettorino, Comandante generale del Corpo della Capitanerie di Porto; Mario Sommariva, Segretario Generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale; Alesio Lilli, direttore generale della Siot; Enrico Samer, presidente della Samer & Shipping Spa e il vice presidente della Camera dei Deputati, Ettore Rosato.

La cittadinanza di Trieste si tuffa in porto ad alta velocità

Open Day per la città, pontone Ursus come trampolino e nuovo collegamento hi-speed con Slovenia e Croazia le novità giuliane

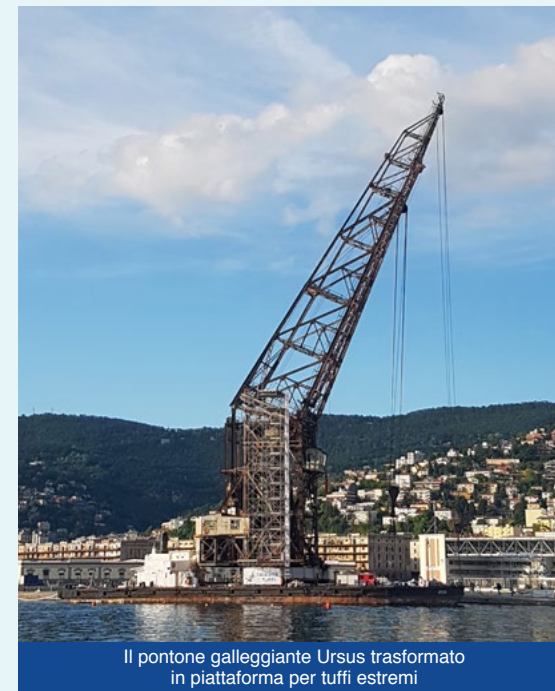
È tutto un fiorire di attività intorno al blasonato, ma a tratti anche un poco decadente, ex sbocco a mare dell'Impero Austro Ungarico.

Si apprende che è stata avviata la procedura di gara per l'affidamento del 'Servizio di trasporto passeggeri marittimo internazionale di linea tra i porti della Regione autonoma Friuli Venezia' e le vicine coste dei paesi limitrofi: un collegamento marittimo per i passeggeri tra Trieste e Pirano (Slovenia), Parenzo, Rovigno e Lus-sinpiccolo (Croazia).

Intanto, per favorire alla cittadinanza la conoscenza dei fenomeni economici che vi gravitano, si è svolto

nuovamente l'Open Day al Porto, iniziativa promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, insieme alle associazioni di categoria, agli operatori e alla comunità portuale; una manifestazione giunta alla quinta edizione.

Infine, nel weekend si sono tenute le gare di tuffi da quella unica piattaforma trampolino alta circa 25 metri allestita



Il pontone galleggiante Ursus trasformato in piattaforma per tuffi estremi

presso il pontone galleggiante Ursus, ingombrante manufatto centenario d'epoca asburgica portato ad ormeggiare di fronte alla magnifica Piazza Unità, dove è rimasto attraccato sul Molo Audace, visibile da ogni parte della città. In precedenza era avvenuto il passaggio di consegne dell'Ursus dal Comune all'AdSP che ne cura il restyling con un investimento da 4 milioni di euro.

Passaggio generazionale per Mistral che testa lo *smart working* e apre a Malta

La società di rappresentanze dell'industria navale con sede in Svizzera passa di mano: Marco Zanelli cede la proprietà a Cinzia Borghi ma resta gerente

Lugano – Dopo [tre anni di attività in Canton Ticino](#) si rinnova la prospettiva di business di Mistral Suisse Sagl, la società 'traslocata' in Svizzera nel 2016 dal suo fondatore Marco Zanelli.

Il titolare della società, quale presidente ed azionista unico, da alcune settimane è Cinzia Borghi, entrata in azienda una decina di anni fa quando ancora la sede societaria era a Genova, quale Srl costituita nel 1999.

“È un passaggio generazionale, ma c'è assoluta continuità nella governance” commenta a *Ship2Shore* Marco Zanelli, da circa 30 anni attivo nel settore, che peraltro non esce di scena. “Ho stipulato con la nuova proprietà un contratto di consulenza, restando come 'gerente' almeno sino al settembre 2026 quale membro del Consiglio d'Amministrazione”.

Dal suo canto fa un deciso salto di qualità professionale, esplicitando le proprie ambizioni, Borghi, che per certi versi ripercorre la strada tracciata dal suo ormai ex datore di lavoro, messi in proprio venti anni fa dopo un'esperienza da dipendente. Ma non è questa l'unica novità afferente Mistral. Gli uffici nel centrale quartiere di Cassarate, inaugurati ufficialmente nel maggio 2017, sono stati lasciati, e il personale (attualmente 4 addetti) oggi opera in remoto, dal proprio domicilio, in regime di *smart working*, moderna forma lavorativa

sempre più in auge.

“Non aveva più molto senso avere una sede propria di una certa rilevanza, considerato che il nostro lavoro si svolge prevalentemente in esterno, andando a visitare i clienti” spiegano all'unisono vecchia e



Marco Zanelli e Cinzia Borghi

nuova proprietà.

Che il cambio di modus operandi non sia un sinonimo di disarmo lo testimonia peraltro un'altra cospicua novità.

A metà 2018 è stata costituita a Valletta il branch office Mistral Trading Ltd, controllato al 100% dalla Sagl elvetica, operativa da inizio 2019 con un addetto responsabile

di nazionalità italo-svizzera.

Nelle aspirazioni societarie, un prologo a qualcosa di più consistente.

“La nostra filiale maltese effettua esclusivamente attività di trading, con la compravendita di parti di ricambio, senza avere attività di stoccaggio, almeno al momento. L'idea è quella di esplorare il promettente mercato dell'Asia. Inoltre avere una sede a Malta consente di evadere al meglio la pratica della fatturazione intra società parte dell'UE che invece, come società di diritto svizzero, creava qualche impedimento burocratico” spiega Borghi. “Dunque con l'ufficio di Valletta cerchiamo di ampliare i nostri confini di attività, mentre Mistral Suisse – sopra cui c'è Mistral Corporation Sagl - continua ad avere la titolarità delle nostre rappresentanze industriali”. La società ha chiuso il bilancio 2018 in linea con gli esercizi precedenti.

“Fatturiamo circa 2,5 milioni CHF ed i nostri clienti sono perlopiù dislocati in Italia, Svizzera e Monaco. Il loro numero è certamente aumentato da quando siamo nella Confederazione Elvetica perché, soprattutto agli occhi del mercato del Nord Europa, essere una società di diritto svizzero fornisce maggiori garanzie ai nostri interlocutori” conclude la nuova proprietaria di Mistral Suisse.

Angelo Scorza

POLITICA MARITTIMA

Sanzionabile a breve la violazione degli obblighi sul monitoraggio della CO₂ marittima

Via libera del Parlamento al decreto legislativo che introduce ammende per gli armatori che infrangano le norme europee su controllo e comunicazione della CO₂ generata dalle proprie navi

È arrivato la scorsa settimana il parere favorevole delle competenti commissioni parlamentari allo “schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2015/757, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo”.

Il Regolamento europeo menzionato introdusse ormai 4 anni fa una serie di norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di altre informazioni pertinenti in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono da porti europei. L'articolo 20 obbligava gli Stati membri a introdurre un sistema di sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio e comunicazione previsti dagli articoli da 8 a 12 del regolamento e ad adottare tutte le misure necessarie per garantire che tali sanzioni siano irrogate. Il limite era fissato al luglio 2017, ma solo adesso, pendente la procedura d'infrazione per il ritardo, il Governo italiano si prepara ad adempiere.

Destinatari del Regolamento sono gli armatori o le società che abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave. La norma prevede in capo a costoro il monitoraggio su base annua delle emissioni di CO₂ per ogni nave e per tratta. Le informazioni monitorate riguardano: il porto di partenza e il porto di arrivo, comprese la data e l'ora di partenza e di arrivo; la quantità e il fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale; la CO₂ emessa; la distanza percorsa; il tempo trascorso in mare; le merci trasportate; l'attività di trasporto.

È previsto inoltre un monitoraggio su base annua, in cui indicare: la quantità e il fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale;



Immagine scattata da Piotr Mahonin e utilizzata sulla base della Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license

i dati aggregati relativi alle emissioni di CO₂; la distanza totale percorsa; il tempo totale trascorso in mare; l'attività di trasporto totale; l'efficienza energetica media. Gli armatori dovranno inoltre presentare alla Commissione europea e alle autorità degli Stati di bandiera, entro il 30 aprile di ogni anno, una relazione sulle emissioni di CO₂ e altre informazioni pertinenti che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità.

Non appena il decreto approvato dal Parlamento sarà pubblicato in Gazzetta Ufficiale, entreranno in vigore le sanzioni definite dal decreto stesso per la violazione dei suddetti obblighi. L'ammontare sarà compreso fra i 20mila e i 150mila euro mentre la vigilanza sul rispetto degli obblighi di relazione e monitoraggio delle emissioni sarà competenza della Capitaneria di Porto. I verbali di accertamento dovranno poi essere inviati al Comitato nazionale per la gestione della direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto, autorità competente per l'irrogazione delle sanzioni amministrative, con sede presso il Ministero dell'Ambiente.

A.M.

T.Mariotti torna a Porto Nogaro per gli scafi delle navi Seabourn

Cimar (joint venture con Cimolai) si occuperà di costruire gli scafi delle nuove navi extra-lusso che saranno poi trasferite a Genova per l'allestimento finale

In attesa di poter concretamente dare il via alle attività del nuovo stabilimento di Piombino (Piombino Industrie Marittime), il gruppo Genova Industrie Navali porta ancora in Adriatico la costruzione degli scafi per le prossime navi da crociera da costruire. A San Giorgio di Nogaro, dove sorge il cantiere della joint venture Cimar partecipata dai gruppi T.Mariotti e Cimolai, si tornerà nuovamente a costruire scafi per navi da crociera, a distanza di otto anni dall'ultimo realizzato per Seabourn.

A precisa richiesta su dove verranno realizzati quelli per le nuove costruzioni in ordine (un traghetto per RFI e due navi da crociera di lusso), da T.Mariotti fanno sapere che "l'iter per Piombino va avanti e speriamo di avere presto novità", ma "nel frattempo il gruppo GIN ha un carico di lavoro consistente sia nell'ambito delle riparazioni navali sia nelle nuove costruzioni che coinvolge tutti i cantieri del gruppo - Genova, Marsiglia, Piombino". La società precisa poi che "in questa fase si

sta lavorando a una pianificazione e distribuzione delle varie commesse, inclusa quindi la costruzione del nuovo traghetto RFI, e dei carichi di lavoro, per massimizzare la produttività di ciascun sito e alcuni dettagli non sono ancora stati definiti. Per quanto concerne RFI ancora non tutti i dettagli sono disponibili". Secondo indiscrezioni pare sarà proprio Piombino la location scelta per la costruzione del traghetto gemello del Messina destinato a essere impiegato fra le due sponde dello Stretto



Giorgio di Nogaro. La consegna della prima nave è prevista per il 2021, e la pianificazione del lavoro prevede che scafo e sovrastrutture arrivino a Genova verso maggio 2020". Come detto, pare dunque destinata a rimettersi in attività a pieno regime la joint venture Cimar nata nel 2007 e alla quale era stata affidata la costruzione degli scafi delle

che divide Sicilia e Calabria.

Dal gruppo Genova Industrie Navali aggiungono poi che "la situazione più chiara al momento è quella che riguarda la costruzione delle navi Seabourn, per le quali è previsto che gli allestimenti vengano realizzati a Genova", mentre "lo scafo della Seabourn sarà realizzato a San

tre navi da crociera Seabourn Odyssey (consegnata nel 2009), Seabourn Sojourn (2010) e Seabourn Quest (2011). Negli anni seguenti T.Mariotti aveva esternalizzato, invece, al Cantiere Navale Visentini, la realizzazione dello scafo per la nave passeggeri destinata al Sultano dell'Oman.

Nicola Capuzzo

Per Uljanik il baratro è ormai a un passo

Avviata la procedura di fallimento delle controllate del cantiere di Pola, quasi 1.200 operai a rischio licenziamento. Resta la flebile speranza cinese, mentre trema anche il 3Maj

Saltata perché insostenibile per le finanze pubbliche la [ristrutturazione interna](#) (con intervento di Brodosplit e appoggio di Fincantieri), la crisi del cantiere navalmeccanico croato Uljanik, che ha sede a Pola, ha fatto un ulteriore passo in avanti con l'avvio da parte del Tribunale Commerciale di Pisino della procedura di fallimento per buona parte delle società del gruppo. A breve si deciderà anche della capogruppo e della controllata cui fa capo lo stabilimento 3Maj di Rijeka.

A rischiare il licenziamento sono quasi 1.200 lavoratori, a cui potrebbero seguire gli oltre 900 dello stabilimento fiamano. L'ancora di salvezza è legata alla seconda

visita della delegazione cinese (comprendente rappresentanti di China Shipbuilding Industry Corporation) che un mese fa aveva esaminato il dossier. "Non è la fine, bensì l'inizio di una nuova fase" ha dichiarato il premier Andrej Plenković alla stampa croata. "Fra una decina di giorni una delegazione cinese arriverà a Pola per la seconda visita all'Uljanik, e in quell'occasione è probabile forniscano risposte più concrete sulle loro intenzioni".

Parole simili a quelle del direttore del cantiere Sandi Božac: "Questa sentenza può essere la fine, ma anche un nuovo inizio. Purtroppo non è stato possibile rinviare per la quarta volta la decisione, ma l'avvio

del fallimento non spaventerà e non allontanerà i partner cinesi. Staremo a vedere se l'Uljanik continuerà a produrre navi o si occuperà d'altro" ha proseguito il manager, ricordando come siano in corso le trattative per il prosieguo dei lavori di costruzione della nave da crociera di Scenic (con intervento diretto dell'armatore a saldare gli stipendi degli operai coinvolti, dato che Uljanik ha i conti bloccati per i debiti eccessivi) e di una draga.

Per la crisi del cantiere statale è in corso in Croazia anche un processo penale, che vede imputati 14 manager di Uljanik, accusati di aver causato danni per 160 milioni di euro alle casse dell'azienda.



Hapag Lloyd modifica i suoi servizi MGX e ADX

Previste variazioni nelle rotazioni, mentre X-Press Feeder si assicura slot su due collegamenti di CMA CGM



Il servizio MGX di Hapag Lloyd – che di recente ha abbandonato lo scalo di Cagliari – verrà aggiornato a breve con l'aggiunta di diverse toccate e l'eliminazione di uno scalo.

Nello specifico il collegamento, che in Italia ad oggi raggiunge i porti di Genova e Livorno, vedrà a partire dal mese di giugno l'inserimento di una toccata in westbound ad Algeiras, la cancellazione di quella a Miami (servito comunque dal collegamento AL6 di Hapag Lloyd), e l'aggiunta in eastbound di due scali a Cartagena e Kingston.

La rotazione finale – in vigore in westbound dal 12 giugno e in eastbound dal 7 luglio – vedrà dunque scalati nell'ordine i porti di Livorno – Genova – Barcellona – Valencia – Cartagena – Kingston – Veracruz – Altamira – Houston – New Orleans – Caucedo – Algeiras – Valencia – Livorno.

Per l'operatore tedesco non si tratta dell'unica novità operativa riguardante l'Italia.

Nei giorni scorsi il liner ha infatti annun-

ciato anche una 'revisione strutturale' anche del suo Adria Express Service (ADX), che a cominciare dalla partenza programmata per il 20 maggio da Damietta, sarà effettuato da 3 navi da 1.700 TEU (anziché tre), raggiungerà anche il porto di Koper e raddoppierà le toccate a Venezia. La rotazione aggiornata sarà dunque: Damietta - Koper - Venezia - Pireo - Rijeka - Venezia - Ancona - Damietta. Il collegamento ADX è uno di quelli ricompresi nell'accordo strategico bilaterale siglato lo scorso novembre tra Hapag Lloyd e ONE (Ocean Network Express), che stabiliva l'avvio di una collaborazione nei servizi di feederaggio sulle rotte intra-asiatiche e intra-europee. Restando nell'ambito dei servizi feeder, si segnala anche che, secondo Alphaliner, X-Press Feeder si sarebbe assicurata degli slot su due servizi in Mediterraneo di CMA CGM, ovvero il nuovo Adrinaf e il Tyrrhenian Express (su quest'ultimo, limitatamente alla tratta Malta-Napoli).

F.M.

Silver Shadow quasi pronta al programma Invictus

A novembre su questa nave scatterà il refurbishment, parte del piano di sviluppo e potenziamento del tonnellaggio di Silversea secondo una ristrutturazione ispirata al design della Silver Muse

Come preannunciato poco dopo il take over dello scorso anno da parte di Royal Caribbean, partirà a fine anno il [programma di rinnovo della flotta ultra-luxury di Silversea](#) parte del progetto Invictus, un piano a lungo termine per lo sviluppo e il potenziamento del tonnellaggio secondo una ristrutturazione completa ispirata al design di Silver Muse.

Toccherà alla Silver Shadow, la nave 'solo suite' per 388 passeggeri, essere sottoposta a un'ampia ristrutturazione nel novembre 2019, con l'obiettivo di arricchire ulteriormente il comfort per gli ospiti a bordo della nave. Il rinnovamento – previsto anche per Silver Whisper e Silver Wind - riguarderà la creazione di una nuova area Atrium sul ponte 5 e importanti miglioramenti di tutte le suite, i corridoi e molti spazi pubblici,

comprese le ristrutturazioni del ristorante La Dame, del Connoisseur's Corner e del Casinò.

“Ci impegniamo a mantenere gli standard dell'esperienza Silversea impeccabili e questo profondo rinnovamento di Silver Shadow rappresenta un significativo investimento a beneficio dei nostri ospiti” ha dichiarato Roberto Martinoli, CEO di Silversea.

Il viaggio inaugurale dell'unità dopo la ristrutturazione conterà di una crociera di 7 notti nei Caraibi, con partenza da Fort Lauderdale per San Juan il 3 dicembre 2019.

Silversea Cruises, di cui Manfredi Lefebvre d'Ovidio è presidente esecutivo, è riconosciuta come una compagnia innovatrice nel settore delle crociere extra

lusso, con servizi ad alto valore aggiunto a bordo delle sue intime imbarcazioni: Silver Wind, Silver Shadow, Silver Whisper, Silver Spirit e Silver Muse, tutte progettate per offrire un'atmosfera di convivialità ed eleganza casual.

Con l'inclusione delle navi Silver Explorer, Silver Galapagos, Silver Discoverer e Silver Cloud, recentemente aggiunte alla flotta Expedition, gli itinerari di Silversea comprendono tutti e sette i continenti: dal Mediterraneo ai Caraibi, da entrambe le regioni polari a centinaia di affascinanti destinazioni intermedie.

Silversea è in procinto di lanciare sul mercato 5 nuove navi ultra-lusso: Silver Moon, Silver Dawn, Silver Origin e 2 navi Evolution-class.

A.S.



Prematura scomparsa di Eduardo Voussolinos

Era il titolare dell'Agencia Marittima Italo Scandinava a Genova

Pare sia stata una crisi respiratoria acuta a privarci del sorriso gentile di Eduardo Voussolinos, il raccomandatario marittimo genovese titolare della storica Agenzia Marittima Italo Scandinava, mancato lo scorso weekend poco oltre la metà dei suoi cinquanta anni.

Un durissimo colpo da assorbire per la famiglia, la moglie Yolanda e la figlia Elena in

primis, uno shock così improvviso, e per tutti quelli che lo avevano conosciuto ed apprezzato per la sua generosità e semplicità, fin dai tempi della gioventù, quando ancora in braghe corte si giocava nella piazza del quartiere.

Ed è stata anche un'altra tragica beffa di un destino canaglia, che ha colpito nuovamente la famiglia (di chiara origine ellenica, ma da

tempo trapiantata a Genova), considerando che pure il padre di Eduardo era prematuramente scomparso circa venti anni fa, quando ancora il figlio non era entrato in azienda, forzandolo pertanto a prendere le redini della ditta familiare.

Un'agenzia marittima fondata nel 1947 come ufficio armatoriale dalla compagnia di naviga-



Eduardo Voussolinos

zione greca Niver Lines (passata sotto la proprietà del Gruppo che fa capo all'imprenditore Leonidas Demetriades) per seguire i traffici di legname in importazione tra la Scandinavia e il nostro Paese, come da ragione sociale, e che poco dopo poteva annoverare quale ulteriore cliente l'armatore greco Eugeni Eugenides, fondatore della storica Home Lines.

L'ultimo nostro contatto professionale ufficiale datava ad [un'intervista di quasi cinque anni fa](#): Eduardo ci aveva accolto con la consueta bonomia nella nuova sede aziendale, in compagnia del fedele cane che lo scortava regolarmente al posto di lavoro.

Angelo Scorza

CEVA Logistics Italia in amministrazione giudiziaria

Il provvedimento della Procura e del Tribunale di Milano giunge a seguito dell'inchiesta sulla cooperativa di lavoratori Premium Net

La Procura e il tribunale di Milano intervengono a gamba tesa nelle questioni che riguardano le cooperative di lavoratori attivi nei magazzini e prende una decisione che sembra un monito per molte altre aziende del settore. È stata infatti posta in amministrazione giudiziaria Ceva Logistics, operatore logistico di primissimo piano indirettamente (quantomeno fino a ieri) coinvolto nel maxi fallimento della cooperativa Premium Net che le forniva il personale addetto alle attività di facchinaggio e movimentazione emrce nei propri magazzini.

Lo rivela [l'edizione milanese del Corriere della Sera](#) spiegando che, ordinando l'amministrazione giudiziaria, il Tribunale di fatto ha assunto il controllo societario tramite un proprio nominato amministratore. Nel provvedimento si parla di "un carousel di società cooperative per occultare

un regime di sopraffazione retributivo" ai danni di "lavoratori costretti a ritmi gravosi, straordinari imposti sotto continua minaccia di licenziamento, omesso versamento di contributi, retribuzione difforme dalle ore davvero lavorate (anche 11 al giorno)".

Il Corriere spiega che l'amministrazione giudiziaria è una "misura di prevenzione" (fuori dal circuito penale) che il Tribunale può adottare quando abbia "sufficienti indizi" per ritenere che il libero esercizio di un'attività d'impresa agevoli colposamente un reato, come in questo caso l'intermediazione illecita e lo sfruttamento di manodopera.

Nel 2016 Premium Net ha fatturato a Ceva 26 milioni di euro, nel 2017 oltre 47 milioni. E i magistrati elencano gli elementi dai quali traggono la convinzione che Ceva fosse "consapevole che Premium

Net offriva ai propri clienti prezzi molto al di sotto di quelli necessari a coprire soltanto i costi diretti delle stesse commesse, risultando quindi 'obbligata' ad abbassare i 'costi reali' della componente lavoro molto al di sotto di quella scaturente dalla corretta applicazione del contratto collettivo nazionale".

Che da parte di Ceva vi sia stata "assenza di necessaria vigilanza" o "atteggiamento di condivisione o quantomeno di quiescenza a una situazione pacificamente preventivata", comunque questo far finta di niente è stato molto proficuo ad avviso dei magistrati, che calcolano come la corretta applicazione delle norme avrebbe fatto addebitare 22 milioni di costi in più ai clienti di Premium Net, specie per le commesse svolte nei confronti di Ceva, oltre al mancato guadagno. Ora il Tribunale 'dentro' l'azienda opererà "affinché il sottile e a volte compresso



data 13 Maggio 2019, la Sezione Autonoma Misure di Prevenzione del Tribunale di Milano ha notificato a CEVA Logistics Italia Srl, divisione Contract Logistics, un provvedimento di prevenzione con applicazione della misura dell'amministrazione giudiziaria (art.34, D.Lvo 159/2011) in relazione alle recenti vicende giudiziarie che hanno riguardato il Consorzio Premium Net. La misura, di durata e finalità limitate, riguarda unicamente i contratti passivi di manodopera nelle attività di contract logistics. Tale provvedimento contribuirà a preservare gli interessi di Ceva Logistics Italia, che è tra le società che in passato hanno lavorato con Premium Net. Ceva Logistics Italia ha cessato ogni rapporto commerciale con Premium Net dall'agosto 2018".

L'azienda infine specifica di aver collaborato pienamente con le autorità competenti per tutta la durata delle misure. "Le attività commerciali e operative di Ceva Logistics Italia non sono impattate dalla misura" si legge in una nota, che conclude dicendo: "L'azienda continuerà ad offrire ai propri clienti i migliori servizi".

N.C.

binario di perseguimento del legittimo profitto nella legalità del lavoro non venga alterato univocamente a favore del profitto aziendale con la conseguente rilevante compressione della dignità dei lavoratori". L'operatore logistico nel frattempo acquisito dalla compagnia di navigazione francese CMA CGM in una nota ha scritto: "In

Bomi passa ai francesi di ArchiMed

Si è conclusa l'OPA del fondo francese, a breve il delisting del gruppo da Borsa Italiana



Bomi, gruppo specializzato nella logistica e gestione di prodotti medicali con sede a Vaprio d'Adda, è passato sotto il controllo del fondo Med Platform I, che fa capo dell'operatore francese di private equity ArchiMed, anch'esso attivo nel settore sanitario.

Si è infatti conclusa con successo l'OPA lanciata da quest'ultimo lo scorso marzo. L'operazione, si legge in una comunicazione agli investitori, è terminata con la raccolta del 98,555% delle azioni oggetto dell'offerta, per un valore di 66,6 milioni di euro, e di 1.475 obbligazioni convertibili (98,399% dei bond oggetto dell'offerta), per 5,9 milioni. Il pagamento del corrispettivo sarà regolato il 17 maggio 2019 e, viste le soglie raggiunte (oltre il 95%), ArchiMed potrà esercitare il diritto di acquisto sulle azioni residue. Il 20 maggio è la data prevista per il delisting delle azioni del gruppo, finora quotate su AIM Italia.

Sin dalla sua presentazione l'offerta di Archimed era stata sostenuta dalla fami-

glia Ruini, fondatrice del gruppo, che deteneva il 50,4% delle azioni, e dai principali azionisti ovvero Quaestio Capital Management (al 12,4%) e First Capital (con il 5,6%), per un peso complessivo di circa il 70%

Pochi giorni fa, Med Platform I Holding aveva annunciato di aver stipulato con Crédit Agricole Italia un accordo per un finanziamento a medio lungo termine dell'importo massimo complessivo di 45 milioni di euro che permetterà, tra l'altro, di rifinanziare parte dell'indebitamento del gruppo.

“Grazie alle competenze complementari di ArchiMed saremo in grado di aiutare il management team del Gruppo Bomi a trovare nuovi clienti, espandersi in nuovi Paesi e ad ampliare la rispettiva offerta con nuovi servizi e prodotti per la gestione della catena di fornitura nel comparto Sanitario” aveva dichiarato al momento del lancio dell'offerta pubblica d'acquisto André-Michel Ballester, partner di ArchiMed.

“L'attuale infrastruttura e l'esperienza maturata del Gruppo Bomi costituiscono, a nostro avviso, gli elementi chiave per una strategia globale buy-and-build difficile da replicare in un segmento in rapida crescita come quello di riferimento”.

Gruppo Bomi, attivo nella logistica integrata, offre servizi in outsourcing ad aziende nel settore sanitario gestendo in particolare dispositivi medici, farmaceutici, prodotti per la diagnosi in-vitro, reagenti e prodotti impiantabili. Il suo portafoglio, si legge nelle comunicazioni aziendali, conta circa 100 clienti tra i quali figurano grandi player internazionali dell'healthcare come case farmaceutiche e produttori di medical device, così come piccole e medie imprese attive nel settore biomedicale, diagnostico e biotech. Ad oggi il gruppo impiega complessivamente circa 1.531 dipendenti, ed è presente, attraverso controllate e partecipate, in Europa, in Sud America, in Cina e negli Stati Uniti.

F.M.

Bertola cede la maggioranza di Sittam a Raben

Dall'azionariato della società di groupage era già uscito, lo scorso anno, il gruppo PIR

Il gruppo Raben ha deciso di intensificare la sua presenza in Italia assicurandosi la maggioranza di Sittam, società milanese – la sede è a Cornaredo – di trasporti e logistica specializzata in servizi di groupage, di cui nel 2017 [aveva già rilevato il 20%](#).

L'operazione, definita lo scorso aprile, si completerà a luglio, mese entro il quale il gruppo ceco arriverà ad avere in mano il 51% delle azioni della società, mentre la famiglia Bertola, cui fanno capo le attività del gruppo FBH, passerà dunque a detenerne, tramite ALS, il 49%.

Da notare che quest'ultima ha visto nel corso del 2018 la fuoriuscita dell'altro socio, il gruppo PIR (Petroliera Italo Rumena) della famiglia Ottolenghi, che nel 2015 [aveva rilevato](#), appunto attraverso ALS, l'intera Sittam da Ceva

Logistics, segnando così il suo debutto nel settore del trasporto stradale.

Tornando all'operazione che verrà completata durante l'estate, una nota di Raben spiega che questa è stata accompagnata da un aumento di capitale condiviso dai soci che ha “lo scopo di fronteggiare le sfide del mondo moderno da una posizione più forte”. Il gruppo ceco ha comune voluto rassicurare la clientela rispetto alla continuità con la gestione precedente. Dopo aver assistito a un avvicendamento ai vertici nel mese di aprile, con il ruolo di

Amministratore Delegato che da Aurelio Zilio è passato a Wojciech Brzuska, manager con 20 anni di anzianità in Raben, il gruppo ha spiegato infatti che Sittam non subirà “cambiamenti drastici” e che continuerà a lavorare con i “partner” sulla base degli accordi già esistenti. “La trasformazione in corso è un nuovo passo nella strada per l'integrazione tra Raben e Sittam. Dopo l'avvio delle concessioni groupage verso l'Europa centrale e i Paesi Bassi, e quello di una rete di



collegamenti giornalieri con la Germania (lanciati lo scorso novembre dagli hub di Milano e Verona verso la Ruhr, Stoccarda e Norimberga, ndr), era arrivato il momento di posare una nuova pietra miliare” ha commentato Brzuska.

Stando al suo sito web Sittam gestisce ogni anno “oltre 500.000 spedizioni groupage internazionali” e oltre alla sede centrale di Cornaredo, nei pressi di Milano, che occupa circa 52.000 metri quadrati, ha 16 filiali sul territorio italiani.

F.M.

ISC aumenta le connessioni tra Verona e Giovinazzo

Le partenze del servizio, che trasporta profili P400, passeranno da 3 a 5 settimanali

A partire dalla prossima settimana, Interporto Servizi Cargo, l'impresa ferroviaria privata dell'Interporto Campano di Nola, porterà da 3 a 5 le partenze ferroviarie settimanali del collegamento che mette in relazione Verona Quadrante Europa con il terminal di Giovinazzo in Puglia (e viceversa). L'aumento delle circolazioni - ha commentato il direttore generale Francesco Pagni - "è stato fortemente voluto sia da ISC che da Lugo Terminal (che gestisce lo scalo pugliese, ndr) ed è stato reso possibile anche grazie all'aiuto di Ferrottramviaria, altra impresa ferroviaria associata a Fer-Cargo. E contiamo, molto presto, di aggiun-



gere una sesta circolazione settimanale". In particolare l'azienda barese collabora al servizio di trazione.

Nato [a settembre 2016](#), dal dicembre 2018 il servizio offre la possibilità di trasportare semirimorchi P400 e, spiega ISC, "è aumentato anche il numero dei trasporta-

tori nazionali ed internazionali richiedenti. Questo ci ha permesso di aumentare perciò i servizi giornalieri e di vendere circa 70 spazi treno a direzione alla settimana in più. Questo treno, di clienti nazionali ed internazionali, tramite l'hub di Verona ci permette di collegare tramite la ferrovia la Puglia con tutta Europa".

L'azienda ha spiegato di avere incrementato la frequenza del servizio Verona QE - Bologna Interporto - Nola Interporto, e di star valutando la possibilità di rendere giornaliero il Torino Orbassano - Nola Interporto.

F.M.

Lugo Terminal: "Richiesta molto aumentata da dicembre 2018"

Il servizio intermodale su Verona svolto da ISC e ora diventato giornaliero era nato a settembre 2016 da un'intuizione della società romagnola, proprietaria del terminal pugliese di Giovinazzo

"La richiesta per questo servizio è molto aumentata da dicembre 2018, grazie alla possibilità di trasportare semirimorchi P400 via treno sulla direttrice adriatica. Il



potenziamento del servizio permetterà di meglio soddisfare le esigenze dei trasportatori nazionali ed internazionali, garantendo tutti i giorni della settimana una resa A-B tra Veneto e Puglia" spiega in una nota Lugo Terminal, così rivendicando la paternità del servizio intermodale su Verona svolto da ISC e ora diventato giornaliero, nato a settembre 2016 appunto da un'intuizione della società romagnola, proprietaria del terminal pugliese di Giovinazzo.

"Il servizio effettuato da ISC, che si occupa della trazione del treno, era sorto per rispondere alle esigenze del mercato dell'autotrasporto. A partire dal 22 maggio

le circolazioni sul treno Verona QE - Giovinazzo (Bari) passeranno a 5 settimanali, consolidando il network ferroviario nord-sud Italia di Lugo Terminal, andandosi ad aggiungere alle 3 circolazioni settimanali tra Giovinazzo, Lugo di Romagna (Ravenna) e Fiorenzuola (Piacenza) già in essere.

Sui nostri treni i clienti, utilizzando equipment nostro o proprio, possono caricare casse mobili, container, tank containers, fino a P386 (da Fiorenzuola e Lugo), fino a P400 (da Verona), e, su richiesta, usufruire del nostro servizio door-to-door" conclude la società di logistica ravennate.

A.S.

Aumenta la frequenza anche del Verona-Colonia

Il servizio tra Colonia - Verona operato da Kombiverkehr dal mese di aprile ha aumentato il numero di circolazioni settimanali. Dalle precedenti 12, il collegamento è ora effettuato 15 volte a settimana in entrambe le direzioni. Le partenze aggiuntive sono state inserite nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì dallo scalo tedesco, e di martedì, giovedì e sabato da Verona.

Dall'inizio di maggio è invece già attiva [la nuova relazione](#) dell'operatore intermodale tedesco tra Verona e le località, pure tedesche, di Kreuztal - la struttura, inaugurata di recente, ha avviato le atti-



vità proprio con questo collegamento - e di Kornwestheim Il servizio è effettuato in collaborazione con Mercitalia Intermodal.

F.M.

Hupac intensifica i collegamenti tra Italia e Nord Europa

Aumentata la frequenza dei collegamenti Brescia - Rotterdam e Novara - Hannover

Si intensificano le relazioni intermodali tra la Penisola e il Nord Europa.

Oltre all'incremento della frequenza dei

collegamenti [operati da Kombiverkehr da Verona verso Colonia](#), durante la settimana anche Hupac ha annunciato il prossimo aumento delle circolazioni dai suoi scali italiani verso Germania e Olanda.

In particolare, a partire dal prossimo 13 giugno il servizio Brescia - Rotterdam RSC (per profili C60 C384 P390) passerà da 3 a 4 relazioni settimanali. Stesso incremento (da 3 a 4 roundtrip settimanali) anche per l'Hannover - Novara (dedicato a profili C70 C400 P400), che partirà con le nuove frequenze dal 12 giugno.

F.M.



L'Interporto di Gorizia entra nel mercato del freddo

SDAG ha presentato il nuovo polo logistico agroalimentare che avrà una capacità di stoccaggio pari a 3.800 pallet

GoFoodLog (Gorizia Food Logistics) è il nuovo polo logistico di Gorizia per l'agroalimentare fresco e congelato realizzato nel Padiglione C a fronte di un investimento di circa 4 milioni di euro nell'ambito della convenzione Regione Friuli Venezia Giulia e Interporto Gorizia – SDAG. Il nuovo impianto, con un'area complessiva di 5.000 mq e un volume di 28.700mc

, è costituito da: 6 celle frigorifere multi-temperatura, 5 celle frigorifere, 2 precamere del freddo, una centrale frigorifera ad ammoniaca realizzata per poter garantire l'alimentazione del freddo alle celle frigorifere sia in bassa temperatura che a temperatura normale, un moderno sistema di scaffalature che consentirà lo stoccaggio fino a 3.800 pallet e un sistema informatico

di gestione logistica (Wms) per la rintracciabilità dei lotti a la gestione da remoto delle scorte.

“L'offerta dell'Interporto di Gorizia con la conclusione di queste due prime fasi di intervento si amplia in un comparto di cui si sente grande necessità di nuove aree di stoccaggio” ha spiegato il presidente di SDAG Giuliano Grendene. “Questo



secondo lotto portato a conclusione sta seguendo il programma di interventi complessivo che si concluderà in autunno con il completamento degli interventi di riqualificazione e ristrutturazione che stanno interessando tutta l'area auto portuale”. L'impianto è stato realizzato in due lotti:

il primo, che ha previsto la realizzazione delle 5 celle, è già stato concluso ed è attivo dal 9 aprile 2018, il secondo, completato nel 2019, ha visto la realizzazione di 6 celle multi-temperatura e prevede l'installazione delle scaffalature e l'implementazione del software gestionale per la logistica di magazzino.

Grazie a questo nuovo investimento l'Interporto di Gorizia – SDAG ha tutte le carte in regola per proporsi come una piattaforma logistica intermodale specializzata nell'agroalimentare fresco e congelato per i mercati del Centro ed Est Europa.

N.C.

Concessione rinnovata fino al 2042 per l'infrastruttura goriziana, pronta a cambiare 'targa'

La 'buona novella' arriva a Rimini, dove Interporto Gorizia-SDAG ha presentato la nuova offerta reefer a Macfrut 2019, la fiera nazionale specializzata nella catena dell'ortofrutta

Il management di Interporto Gorizia-SDAG – la nuova ragione sociale del vecchio Autoporto SpA, che entro la fine di quest'anno provvederà a cambiare la 'targa' anche al gate di accesso dell'infrastruttura goriziana – la scorsa settimana è a stato a Rimini, insieme all'Autorità di Sistema Portuale di Trieste, in occasione della fiera specializzata Macfrut 2019, la vetrina italiana dell'ortofrutta nel mondo, per presentare la propria rinnovata offerta nel settore dei magazzini per il fresco, in cui opera già dal 1991.

La presenza in Romagna, analogamente a quanto era stato proposto alla kermesse Fruit Logistic di Berlino lo scorso febbraio, è stata promossa dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale, sotto lo slogan 'Port of Trieste: Your Smart Choice for Cool Logistics', in un'ottica di integrazione del Polo agroalimentare goriziano nel sistema logistico



regionale, per valorizzare la rete logistica e distributiva dei prodotti agroalimentari attraverso il trasporto marittimo. Lo stand, organizzato da Aries, azienda in house della Camera di Commercio Venezia Giulia, ha visto la partecipazione degli operatori del territorio attivi nel settore: oltre a SDAG, Samer, Frigomar, Trimar e Interporto di Cervignano-Trieste.

“Con la dismissione del vecchio impianto, obsoleto e non più a norma, si è colta l'occasione per riconfigurare gli spazi, creare delle precamere del freddo, realizzare un moderno sistema di gestione che permette un utilizzo flessibile delle celle frigorifere” ha ricordato Giuliano Grendene, amministratore unico della società. “Il nuovo impianto tecnologicamente avanzato, con prestazioni energetiche ad alta efficienza e con un COP (coefficiente di prestazioni) in linea con gli indici europei, consente inol-



Interporto Gorizia-SDAG entro la fine di quest'anno provvederà a cambiare la vecchia 'targa' Autoporto anche al gate di accesso

trare, rispetto al vecchio impianto, di sfruttare al meglio la produzione di energia fotovoltaica che SDAG ricava da un impianto di 1 MW installato sulle coperture dei depositi interportuali. Tali fattori permetteranno a SDAG di realizzare risparmi energetici crescenti, anche grazie alla prossima realizzazione delle nuove scaffalature e il pieno utilizzo degli spazi refrigerati”.

In questi giorni intanto la società giuliana

ha incassato una importante notizia.

Il Consiglio Comunale, premiando il piano di investimenti e il programma aziendale, ha concesso la proroga della concessione fino al 2042, a dimostrazione della volontà di continuare a puntare sul nuovo percorso di sviluppo intrapreso. “Stiamo concludendo una serie di interventi che hanno permesso di riqualificare l'Interporto di Gorizia, grazie all'intervento regionale – afferma ancora Grendene – e di fronte a tali investimenti e al trend positivo di crescita, il Consiglio Comunale di Gorizia ha deliberato la proroga della concessione a SDAG per ulteriori 20 anni oltre la scadenza, prevista del 2022, così da consentire alla società sua partecipata di proseguire nei piani di sviluppo e investimento programmati, in un'ottica di sempre maggiore integrazione nel sistema logistico regionale”.

Angelo Scorza

Vitelli, macchine avanti tutta sul cantiere di Varazze

Avviato il piano strategico di crescita di Lusben dopo il recente take-over da parte di Marina di Varazze (Gruppo Azimut|Benetti) dell'ex cantiere Baglietto

Sono proseguite spedatamente negli ultimi due anni le attività di sviluppo della nuova realtà cantieristica operante nell'area degli ex-cantieri Baglietto a Varazze.

A poco più di tre mesi dalla completa acquisizione da parte di Marina di Varazze, società del Gruppo Azimut|Benetti, il centro di manutenzione e riparazioni Alfa Servizi Nautici è entrato ufficialmente nel network Lusben, divisione del Gruppo guidata da Paolo Vitelli specializzata in servizi nautici, assumendo la denominazione di Lusben Varazze.

Dal punto di vista strategico, per Marina di Varazze, che è già in possesso della



concessione per lo specchio acqueo di fronte al cantiere, l'ingresso in Lusben, una delle più importanti realtà al mondo nel settore della manutenzione e riparazione di yachts, risponde all'obiettivo di garantire un solido programma di sviluppo delle attività e di proseguire sulla strada della crescita a doppia cifra, con evidente impatto per il territorio, ricadute signifi-

cative in termini economici ed occupazionali, ripresa di un'attività cantieristica che affonda qui le radici di una grande ed eccellente tradizione.

Il centro di manutenzione e riparazione - 9 dipendenti diretti e 140 indiretti, dotato di

travel lift Hitalo da 400 tonnellate - occupa un'area di 12.000 mq dove nel 2018 sono transitati 34 yacht dai 30 ai 60 metri per un giro d'affari di 2,5 milioni di euro (il doppio del 2017), e previsione di crescita 2019 è superiore al 30%.

Buoni anche i dati del diportismo sia per il transito che per i contratti di ormeggi stanziali che registrano rispettivamente un aumento del +10% e del +7,5% come ricavi, con un aumento di yacht oltre i 15 metri, come confermato da Giorgio Casareto, direttore di Marina di Varazze.



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

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.