

PB Tankers: flotta in 'stand-by' in attesa di una decisione da Washington

Le sanzioni degli Stati Uniti hanno bloccato l'attività della compagnia, imponendo uno stop anche alla FSO Alba Marina gestita per conto di Edison, che ora però potrà tornare a operare

Le sanzioni americane che nelle scorse settimane hanno [colpito la compagnia marittima italiana PB Tankers](#), colpevole – secondo le autorità di Washington – di aver trasportato a bordo di una delle proprie navi petrolio dal Venezuela a Cuba, in violazione dell'embargo adottato dal Governo USA, stanno avendo conseguenze dirette sulle attività della società, le cui navi sono al momento impossibilitate, di fatto, ad operare sul mercato.

E' la stessa PB Tankers a spiegare a *Ship2Shore* che “alle nostre unità è stata rilasciata una licenza temporanea che consente di svolgere attività ordinarie di gestione e manutenzione, per ragioni di sicurezza, ma al momento, essendo inserite nella black-list dell'OFAC (Office of Foreign Assets Control) non posso accettare carichi e stipulare contratti di trasporto”.

Una situazione che però, confida PB Tankers, si potrebbe risolvere positivamente nel giro di alcune settimane: “Stiamo inviando alle autorità americane la documentazione che ci è stata richiesta. Ci sono tempi tecnici non immediati, anche a causa del numero di enti coinvolti negli USA, ma siamo fiduciosi sull'esito”.

Una fiducia che si deve anche sullo sblocco dell'empanse in cui era venuta a trovarsi la Alba Marina, unità FSO (Floating Storage Off-loading) che opera nel giacimento offshore Rospo Mare



di Edison (20 km al largo del porto di Vasto), operata da PB Tankers –gestione tecnica ed equipaggio – per conto della corporation energetica controllata dal gruppo francese Électricité de France. L'Alba Marina – l'ex tanker Aframax Seapride [rilevata da PB Tankers](#) nel 2011, per conto di Edison, e trasformata in FSO da [Fincantieri a Palermo](#) – era stata infatti inserita, come spiegato a *Ship2Shore* dalla stessa Edison, nella black-list americana, nonostante sia “dedicata per natura e assetto unicamente allo stoccaggio della produzione del campo

offshore Rospo in Mar Adriatico”, poiché “erroneamente collegata a PB Tankers che, in realtà, da contratto è affidatario del solo servizio di armamento. Infatti, la proprietà dell'Alba Marina è nell'esclusiva titolarità di Edison E&P, mentre PB Tankers assolve al ruolo di armatore nell'esclusivo interesse di Edison E&P e il galleggiante, essendo permanentemente ormeggiato al fondale marino e privo di propulsione propria, non trasporta per mare alcun carico”.

I due fattori sopra citati, ovvero che l'Alba Marina sia di proprietà di Edison, e non di

PB Tankers, e che la sua destinazione permanente sia operare a servizio del campo Rospo Mare, evidenziano “l'infondatezza del provvedimento assunto dall'OFAC” secondo la corporation di Foro Bonaparte, che si era quindi mossa presso la stessa OFAC “per comprovare la titolarità della proprietà del galleggiante e la completa estraneità alle attività cui è diretta la sanzione dell'OFAC”.

Sforzi che, uniti a quelli attuati nella stessa direzione da PB Tankers, hanno evidentemente ottenuto i risultati sperati: “Dopo l'invio della documentazione richiesta e il chiarimento di una serie di informazioni non corrette in mano alle autorità americane – rivelano infatti dalla shipping company parte del gruppo

Pietro Barbaro, che fa riferimento all'omonima famiglia di armatori siciliani – oggi pomeriggio (24 maggio 2019; ndr) da Washington è arrivato un permesso temporaneo che autorizza la FSO Alba Marina a svolgere appieno tutte le sue attività, e quindi consentirà ad Edison di riavviare la produzione del giacimento Rospo Mare. Tutto questo in attesa di una valutazione definitiva della documentazione”.

Un passaggio, quello relativo alla Alba Marina, che fa ben sperare PB Tankers circa il buon esito dell'intera vicenda, e quindi il conseguente delisting dell'intera flotta della compagnia dalla ‘lista nera’ degli americani.

Francesco Bottino

TOP THREE

GLI ARTICOLI PIU' LETTI DELLA SETTIMANA SCORSA

1°

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

2°

Prematura scomparsa di Eduardo Voussolinos

3°

A Genova l'internazionale dei portuali contro l'autoproduzione

WATSON FARLEY
&
WILLIAMS

SPECIALISTI IN
SHIPPING FINANCE
E DIRITTO MARITTIMO



wfw.com/maritime

Il RINA conferma il ricorso al TAR sulla diga di Genova

Istanza contro l'affidamento della progettazione a Technital, ma senza richiesta di sospensiva per non causare ritardi all'opera

A ventilare la possibilità di rivolgersi direttamente al TAR della Liguria, contro l'affidamento dell'incarico di progettare la nuova diga del porto di Genova alla società Technital, era stato il numero uno del RINA Ugo Salerno, che in diverse recenti occasioni pubbliche aveva confermato una richiesta [di accesso agli atti](#)

della procedura e un'attenta analisi della situazione, che non escludeva appunto l'ipotesi di un ricorso, ribadendo comunque la volontà di agire nell'interesse della città di Genova.

Nonostante gli appelli del Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, e del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale

del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, che avevano chiesto al RINA di ripensarci e di trovare una soluzione di compromesso senza ricorrere alla magistratura, il gruppo genovese guidato da Salerno ha deciso di andare avanti per la sua strada, confermando oggi di aver depositato il suo ricorso al TAR della



Liguria.

Decisione presa – fanno sapere dal RINA – “nell'interesse della comunità” e nella

convincione che “per un'opera così complessa, come sarà la nuova diga del porto di Genova, siano necessarie elevate competenze tecniche”.

Il RINA, nel suo ricorso, non ha però chiesto una sospensiva del contratto siglato con Technital, per non generare ritardi nella procedura “che deve comunque andare avanti”.

La parola, adesso, spetta ai giudici amministrativi liguri.

F.B.

TERMINAL OPERATOR

23/05/2019

Record nel porto di Genova: al SECH una nave da 14.000 TEU

Completata con successo la manovra per far attraccare a Calata Sanità una portacontainer lunga 360 metri

Nel porto storico di Genova è stato abbattuto un nuovo primato. L'ingresso e l'ormeggio al terminal SECH della nave portacontainer Munchen Bridge della compagnia di navigazione giapponese K Line (parte del gruppo ONE che racchiude i tre principali vettori nipponici) rappresenta infatti un record storico nel bacino di Sampierdarena. Con i suoi 366 metri di lunghezza, 51,2 di

larghezza, pescaggio massimo 15,5 metri e capacità 13.900 TEU, questa nave rappresenta un salto dimensionale importante per il terminal contenitori di Calata Sanità controllato al 60% da GIP (Gruppo Investimenti Portuali) e al 40% da PSA. Anche in questo caso la toccata è stata resa possibile dalla cooperazione fra terminalista, Capitaneria di porto, ormeggiatori, piloti e

rimorchiatori (attivi nello specifico con due mezzi). Le fasi più delicate sono state chiaramente quelle che hanno riguardato l'evoluzione della nave nel bacino antistante i depositi petroliferi SAAR ma tutto è andato come doveva.

Grazie alla possibilità di accogliere queste navi da 14.000 TEU, per il SECH si sono aperte importanti opportunità di mercato perché fino a poco tempo fa queste navi (di lunghezza pari a 360 metri) scalavano in Alto Tirreno solo i terminal VTE di Genova Prà e LSCT di La Spezia.

Già due anni fa il terminal di Calata Sanità aveva sperimentato per la prima volta navi di dimensioni simili e ora vedrà regolarmente l'arrivo di portacontainer da 13-14.000 TEU impiegate nel servizio MD1 del consorzio armatoriale The Alliance (Hapag-Lloyd, ONE e Yang Ming) che collega il Mediterraneo con l'Estremo

Oriente. La rotazione è: Genova – Damietta – Jeddah – Singapore – Hong Kong – Qingdao – Pusan – Shanghai – Ningbo – Shekou – Singapore – Jeddah – Damietta – Barcellona – Valencia – Tangeri – Genova. In questo servizio le tre compagnie alleate hanno deciso di sostituire nella rotazione, appunto, navi da con capacità di circa 10.000 TEU con unità di capacità compresa tra 13.400 e 14.200 TEU.

Secondo le informazioni fornite sul proprio sito web, il SECH dispone di una banchina lunga 526 metri e un pescaggio di 15 metri, mentre le gru di banchina sono cinque con uno sbraccio massimo di 52 metri e un'altezza sotto spreader di 40,5 metri dal livello del mare. Un'altezza, quest'ultima, che con la nave Munchen Bridge è stata sfruttata quasi al 100%.

Nicola Capuzzo



Tutto nuovo nel mondo, ed i porti europei?

La conferenza ESPO 2019 svolta a Livorno ha analizzato gli scenari evolutivi al contorno degli scali marittimi del Vecchio Continente: saranno in grado di tenere il passo dei tempi che cambiano o no?

dal nostro inviato

Livorno - Tante autorità presenti, relatori autorevoli e manager di porti provenienti da tutta Europa – per un totale di circa 300 delegati - alla 16esima conferenza annuale di ESPO, l'organizzazione dei porti europei, per una intensa 3 giorni di presentazioni e dibattiti, riflessione ed analisi (con l'anteprima dei lavori assembleari): il tutto per provare a definire un quadro prospettico più preciso possibile sui trend dello shipping, della portualità e della logistica

all'ombra delle grandi sfide del futuro, dalla digitalizzazione al cambiamento climatico, dall'automazione dei processi alle pressioni concorrenziali. Dall'apertura a cura di Eamonn O'Reilly (presidente di ESPO), col suo discorso di benvenuto, all'intervento quasi interminabile ma ammaliante di Dame Inga Beale (ex CEO Lloyd's of London), transitando per i passaggi di testimone effettuati da Isabelle Ryckbost (segretario generale di ESPO). Le nuove tecnologie, i nuovi paradigmi del commercio marittimo, la

tutela di ambiente e il lavoro, a ricordare il leit motiv del summit: trovare una carta d'identità ai porti europei in un 'nuovo mondo, mutevole e mutante in quasi tutte le sue variabili.

L'output principale di questa grande kermesse è l'ESPO Priorities of European Ports 2019-2024, un dossier che suona da memorandum, affinato durante i meeting livornesi, pronto per essere inviato al nuovo Parlamento europeo, quello che sarà formato dopo la tornata elettorale del 26 maggio.

Un documento in cui ci saranno riassunte le priorità da affrontare nei prossimi cinque anni per sostenere la portualità continentale, una sorta di 'piano quinquennale' dei porti UE.

Un vademecum che enfatizza il ruolo che gli enti di gestione portuale possono svolgere come 'facilitatori' dell'ecosistema portuale.

Il memorandum spiega come i porti possano contribuire alla competitività dell'Europa. È dunque molto più di una semplice lista della spesa di ciò che l'Europa deve fare o meno per i porti europei, che sono le porte d'ingresso per il commercio, sono posti al crocevia delle catene di approvvigionamento e sono punti focali di energia, industria, innovazione e digitalizzazione; in sintesi, un partner strategico nel raggiungimento degli obiettivi europei in termini di digitalizzazione e decarbonizzazione.

Tra le sessioni più stimolanti senza dubbio quella in cui Pino Musolino, pirotecnico presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale, per una volta passa dall'altra parte della barricata,



Ryckbost

diventando da intervistato a intervistatore, peraltro con grande costruito e insospettabile talento giornalistico.

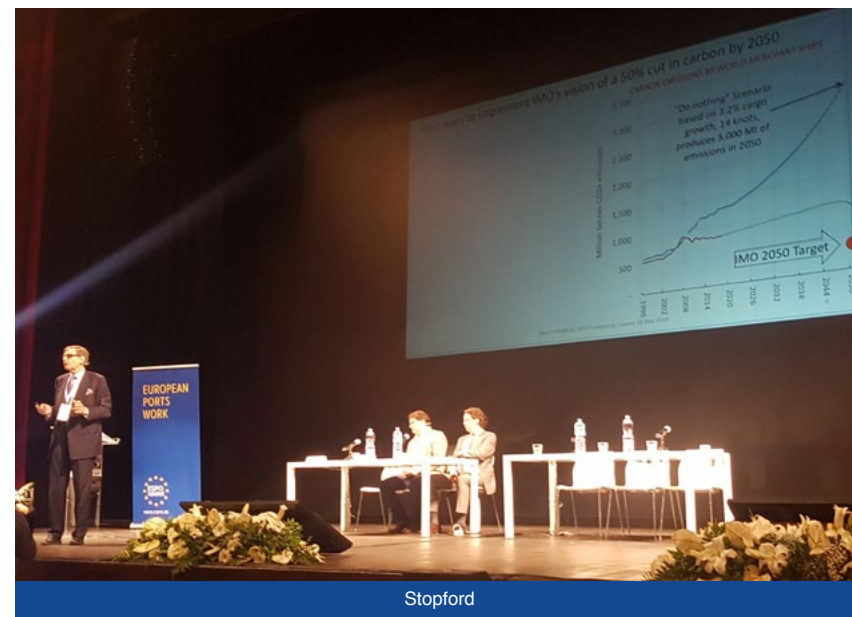
Malcapitata vittima della chiacchierata sul divano davanti al fuoco di un caminetto

proiettato a tutto schermo è un funzionario tedesco che riesce a fatica a sottrarsi dall'essere messo più volte all'angolo dalle domande in uppercut che provengono dal port manager veneziano. Nella

segue a pag. 4



O'Reilly



Stopford



Bodewig e Musolino

segue da pag.3

sua 'interrogazione' (più che intervista) al coordinatore TEN T per le Autostrade del Mare Kurt Bodewig coordinatore Ten-T, Musolino (su un divano rosso che ricorda una situazione scenografica alla Piero Chiambretti), dall'alto del suo inappuntabile inglese (a fronte di quello con marcato accentoteutonico del suo interlocutore)

mette a fuoco il problema fondamentale per assicurare un futuro alle Autostrade del Mare, una evidente opportunità per l'Europa e soprattutto per l'Italia, paese leader incontrastato dello short sea. « Cosa fare affinché gli operatori del cabotaggio marittimo possano ottenere i medesimi incentivi e sussidi che regolarmente supportano gli

operatori terrestri » è il principale quesito che di fatto resterà insoluto per tutta la durata della chiacchierata. Amichevole sì ma pure schietta e franca.

Tra gli altri momenti salienti, la premiazione agli EcoPorts: Ceuta (Spagna), Shannon Foynes (Irlanda) e Melilla (Spagna), capaci di ottenere lo standard di gestione ambientale EcoPorts (PERS) dal Lloyd's Register; un certificato con validità di 2 anni soggetto a revisione periodica, come una specie di tagliando.

Durante la conferenza livornese Isabelle Ryckbost, segretario generale della ESPO, Eamonn O'Reilly, presidente di ESPO, e Sotiris Raptis, coordinatore di EcoPorts, hanno consegnato i certificati PERS ai rappresentanti dei tre porti.

I porti europei stanno chiaramente intensificando i loro sforzi per comunicare le loro politiche ambientali e impegnarsi con i cittadini e la comunità circostanti.

Il cittadino europeo del 2019 vuole essere meglio informato e più impegnato; e i porti devono rispondere con maggiore trasparenza per quanto riguarda sia le esternalità che le prestazioni ambientali, ma devono anche dimostrare come il porto nelle sue diverse funzioni e responsabilità



possa contribuire al benessere della città, della regione e del cittadino.

Minimo comun denominatore di tutto è la premessa – che è pure una conclusione del conclave labronico – che sia finita l'epoca dei porti come mere 'landlord authorities'. I giorni dell'autorità portuale che agisce semplicemente da sovrintendente sono spariti, i moderni porti devono impegnarsi con le industrie e con gli operatori portuali per influenzare e assistere negli enormi cambiamenti che si verificheranno nello scenario al contorno, contribuendo a rispondere alle sfide della contemporaneità, in una fase storica dominata dalla volatilità.

Nel corso del dibattito finale, moderato dal parlamentare europeo Wim van de Camp, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Trieste, Zeno d'Agostino – che è soprattutto, in questo ambito, Vice Presidente ESPO - ha evidenziato il ruolo chiave dell'Africa, un continente tutto da scoprire, e proprio per questo una grande opportunità economica per l'Europa che va 'sottratta' alle mire di conquista della Cina famelica, le cui politiche espansionistiche vanno prese d'anticipo, se l'Europa vorrà ancora recitare una parte non da compri-

maria nello scacchiere del XXI secolo.

L'edizione 2020 dell'assemblea annuale di ESPO, è stato infine annunciato, si terrà a Oslo, Norvegia.

Angelo Scorza



A Livorno Toninelli prova lo 'scavalco' dell'impasse delle banchine e promette la cabina di regia centralizzata

Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti sigla con la Regione Toscana l'accordo per realizzare il collegamento ferroviario del porto labronico col Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e lancia le nuove sfide del sistema portuale e dei trasporti italiano al summit di ESPO

Dal nostro inviato

Livorno – Esulta dalla sua personale pagina di Facebook il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli, sceso in Toscana “per portare due bellissime notizie: a Livorno ho firmato l'accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari tra il porto e il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: un'infrastruttura fondamentale per la logistica, che rilancerà lo scalo marittimo livornese e l'economia della città. A Empoli, grazie allo Sblocca cantieri, vedrà la luce con un anno di anticipo un'opera che riguarda i pendolari della ferrovia Siena-Empoli. Si tratta di piccole-grandi infrastrutture che miglioreranno la vita di tantissimi cittadini” spiega dal social, col consueto entusiasmo, il politico cremonese che potrebbe passare alla storia come titolare del ‘dicastero-ponte’, parola ricorrente nelle circostanze che lo riguardano: dal crollo del Morandi, solo due mesi dopo il suo insediamento, all'affidamento al Prof. Ponti della delicata (e molto discussa e controversa) missione dell'analisi ACB sulle Grandi Opere. Lo scavalco della ferrovia Tirrenica, opera necessaria per poter collegare lo scalo portuale di Livorno con l'Interporto Vespucci di Guasticce, nel comune di Collesalveti, si farà, come sancisce la firma apposta - nella sala Mascagni del Teatro Goldoni, in occasione della 16esima ESPO Conference - dal ministro delle Infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli, dal presidente della Regione Toscana Enrico Rossi,



Toninelli

dall'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile, dal commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Pietro Verna e dal presidente dell'Interporto Vespucci Rocco Guido Nastasi. L'opera avrà un costo di 27 milioni di euro e sarà realizzata grazie a finanziamento da 20,2 milioni (maggiore rispetto al contributo di 17 milioni in precedenza annunciato) della Regione Toscana, di 4,3 milioni da parte di RFI (Contratto di Programma 2017-2021) e di 2,5 milioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e dovrebbe essere ultimata nel 2022. A Livorno verrà realizzato un tratto di binario lungo 1,5 km (360 metri realiz-

zati su un viadotto costituito da 15 campate), che sovrappasserà la linea ferroviaria Tirrenica Pisa-Roma presso la stazione di Livorno Calambrone.

L'ampio accordo siglato riguarda più in generale il trasporto di merci in Toscana, con altre tre opere finanziate: collegamento ferroviario fra Interporto Vespucci e le linee Collesalveti-Vada e Pisa-Firenze; adeguamento a sagoma PC/80 di tutte le gallerie dell'Appennino tosco-emiliano presenti lungo la linea ferroviaria Prato-Bologna; delle gallerie dell'Appennino tosco-emiliano sulla linea Prato-Bologna; revisione dei collegamenti ferroviari con nuovo allaccio per il porto di Piombino. Dal suo canto l'AdSP si impegna a contribuire all'aumento dei traffici via ferro da

e per il porto (con lo scopo di raggiungere gli obiettivi fissati dalla Comunità Europea di trasferire su ferro entro il 2030 il 30% dei traffici merci con percorrenze superiori ai 300 km e il 50% entro il 2050).

Ma è sull'ampio palcoscenico del Goldoni che Toninelli ('scortato' dal sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, 'compagno' di Movimento politico) interviene con una performance a tutto campo, concludendo idealmente la serie di dichiarazioni - tutte improntate al rilancio della portualità toscana attraverso una serie di sfide infrastrutturali da cogliere (a cominciare da quella sull'ambizioso progetto della Darsena Europa) - aperte dai saluti istituzionali del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e da quelli del commissario straordinario dell'AdSP, Amm. Pietro Verna, che hanno ringraziato in particolare l'ambasciatore del Qatar Abdulaziz bin Ahmed Al Malki Al Jehani, per nobilitare, con la propria presenza, l'importanza della convention.

“La scelta di Livorno per ospitare questo evento conferma l'interesse di un Paese come l'Italia a discutere e confrontarsi sui temi cardine della conferenza: le reali prospettive dei porti europei.

L'Europa è il perno della rete commerciale mondiale: 28 Stati Membri, quasi 1.000 porti marittimi commerciali dai quali si genera l'1% del PIL dell'intera Unione e 2,2 milioni di addetti diretti, e il continente dal quale provengono le prime tre maggiori compagnie mondiali di navigazione (Toninelli si riferisce ai soli container,

ndr) e che – tra rotte transoceaniche, mari del nord e Mediterraneo – è da sempre la patria della portualità e dei traffici marittimi.

Abbiamo condiviso fin da subito i principi che ispirano la politica europea dei trasporti e della navigazione: competitività, innovazione tecnologica, centralità

segue a pag.6

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

segue da pag.5

delle infrastrutture logistiche, sostenibilità ambientale. E siamo anche consapevoli che i traffici marittimi commerciali e la portualità rappresenteranno sempre più un terreno su cui misurarsi e dove gli interessi degli Stati Membri non sempre coincidono, così come non lo fanno le posizioni tra questi e le Istituzioni europee come

dei servizi di linea container e dove negli ultimi 20 anni le merci movimentate hanno registrato un aumento del 500%. L'esigenza di arrivare su tutti i mercati ha fatto crescere il numero delle destinazioni toccate dalle navi e costretto ad avviare piani di modernizzazione delle infrastrutture esistenti per accogliere navi sempre

porci anche il tema delle connessioni tra l'UE e i mercati globali, a cominciare da Asia e Nord Africa.

In tale quadro si inserisce il miglioramento dei rapporti con la seconda economia mondiale che ha avviato una decisa penetrazione nei terminali mediterranei concentrando investimenti in Grecia, Turchia, Israele e Spagna. Per la Cina, il Mediterraneo è crocevia tra mercati europei e Nord Africa; il 60% del commercio cinese avviene via mare, il Paese è leader mondiale del trasporto su nave con il 35% del traffico container.

Il Governo, sottoscrivendo il Memorandum del 23 marzo scorso, ha voluto riaffermare che i porti italiani fungono da terminale privilegiato della Via della Seta marittima impegnandosi a promuovere lo sviluppo di progetti bilaterali di collaborazione, sviluppare l'interoperabilità delle infrastrutture (porti e telecomunicazioni), facilitare investimenti e commerci

reciproci, pervenire ad un coordinamento delle politiche fiscali, esplorare la possibilità di collaborazione nella formazione di risorse umane con l'obiettivo di valorizzare le produzioni e aprire spazi di mercato all'economia italiana. Se Trieste e Genova, per la loro posizione geografica, sono i principali porti per l'arrivo delle merci provenienti dal Far-east, Livorno e altri possono giocare un ruolo fondamentale.

La Cina non ha ignorato il ruolo strategico che la posizione geografica dell'Italia garantisce ai porti quali piattaforma di distribuzione dei beni provenienti dall'Asia e di raccolta delle merci europee da

distribuire sul mercato globale. La nuova Via della Seta è una grande opportunità per noi europei, ma deve diventare anche una grande sfida: non essere considerati da Pechino solo 'mercato' ma anche 'partner' attraverso coesione territoriale infrastrutturale, logistica e innovazione. L'Italia deve continuare a puntare sui suoi asset di eccellenza: Short Sea Shipping e traffico rinfusiero.

Ma il Mediterraneo è anche un grande mercato del trasporto persone e delle crociere; siamo leader in Europa per le Autostrade

del Mare. Sono 37 milioni i passeggeri che il sistema dei trasporti via mare, crociere e traghetti muove, mercato enorme che dobbiamo farci trovare pronti ad accogliere.

Continuiamo a puntare con forza sui porti 'core' come fulcro delle nuove Autorità di Sistema Portuale ove concentrare risorse pubbliche sulle connessioni materiali e immateriali: accessibilità via mare (dragaggi), via terra (ultimo miglio ferroviario), tecnologia e semplificazioni sulle operazioni di controllo e sdoganamento merce (fast corridor, pre-clearing, fasci-

segue a pag.7



Nogarini, Verna, Toninelli

dimostrano le delicate vertenze sul Regolamento per l'accesso ai servizi portuali, il Regolamento sugli Aiuti di stato, gli incentivi per le Autostrade del mare, su cui ogni Stato membro ha aperto un dialogo intenso con la Commissione per far valere le proprie specificità".

Il ministro poi passa a 'dare i numeri' (alcuni dati infatti 'grossi' non trovano riscontro in altre analisi di settore).

"Il raddoppio del Canale di Suez ha determinato un aumento della tipologia e dei volumi di traffico arrivato nel Mediterraneo dove transita il 20% del traffico marittimo commerciale mondiale e il 25%

più grandi. Il regolatore pubblico si trova stimolato su tre diverse esigenze: l'ampliamento delle superfici disponibili per lo sbarco/imbarco e la sosta dei contenitori, con le relative opere marittime di difesa; l'approfondimento dei fondali; il potenziamento delle vie d'accesso stradale e ferroviarie e la modernizzazione delle infrastrutture immateriali.

Questo terzo punto consente di avvicinare i nostri porti alle principali reti europee di trasporto; lo sviluppo delle reti TEN-T ha favorito le connessioni interne tra Stati Membri, avvicinando diverse aree di sviluppo, ma oggi sentiamo la necessità di

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.
Viale Gorizia 16/A
00198 Roma (Rm)

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



Verna

segue da pag.6

colo elettronico)”.
 Il ministro a parole mostra di avere nitide le urgenze da implementare.

“Per i dragaggi vi sono iter amministrativi bloccati e interventi fermi da anni. Stiamo lavorando con il Ministro Costa per semplificare le procedure e accelerare i tempi e per rendere maggiormente connessa la nostra logistica, ridurre le esternalità negative e dedicare una rinnovata attenzione per le connessioni immateriali: implementare un sistema di controlli digitalizzati e smistamento merci moderno, rapido e tecnologicamente avanzato.

L’Agenzia delle Dogane sta già svolgendo un importante lavoro di digitalizzazione della catena logistica attraverso l’implementazione dello Sportello Unico Doganale (che accorpa in un unico front office

tutti i 133 controlli sulla merce in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni), del fascicolo unico elettronico, dei Fast Corridor stradali, ferroviari ed intermodali e delle operazioni di sdoganamento a mare. Vogliamo potenziare le operazioni di sdoganamento a mare perché riducono tempi di stazionamento delle merci nei terminal di sbarco, contraggono i costi del ciclo import/export e decongestionano i modesti spazi a disposizione per lo stoccaggio delle merci.

Per i collegamenti di ultimo miglio ferroviario stiamo portando avanti un importantissimo lavoro con RFI; ancora molti porti hanno limiti enormi dovuti alla loro scarsa accessibilità via terra.

Le ferrovie devono tornare protagoniste nei porti grazie alla condivisione di una

strategia con RFI che ci porterà a individuare e coordinare insieme le scelte di intervento sui collegamenti di ultimo miglio ferroviario. La spesa di RFI per l’obiettivo nel quinquennio 2019/2023 è 1,2 miliardi di euro.

Passa necessariamente dalla semplificazione la crescita dei traffici e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie per mettere i nostri scali nelle stesse condizioni dei competitor europei e internazionali. I porti, realtà dinamiche, devono poter correre con meno norme ma più chiare, a maggior agilità amministrativa. Cominceremo a vedere novità con le prossime modifiche al Codice degli appalti che stiamo apportando col decreto Sblocca Cantieri, ove lavoriamo per evitare queste situazioni.

I soldi pubblici ci sono ma non vengono

utilizzati nei tempi giusti e ciò accade per eccessiva frammentazione legislativa e amministrativa, chiamata pure burocrazia. Noi la vogliamo semplificare, vincere quella malattia che io chiamo ‘firmite’ – è realmente il buffo neologismo coniato dal ministro, ndr – ovvero la paura di firmare perché vi sono dubbi di interpretazione e vi possono essere conseguenze a livello giudiziale per il firmatario. Sono certo che vinceremo la guerra dell’intermodalità attraverso i porti e interporti, altrimenti saremo battuti da chi ci fa concorrenza; questo è uno dei punti di

forza del nostro contratto di governo, ma se cooperiamo tutti insieme saremo vincenti.

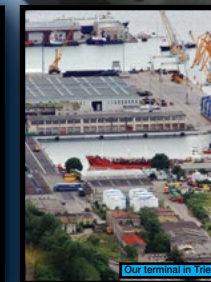
È inutile veder crescere i numeri di un porto core se poi se ne perdono in altri porti. Il sistema portuale è già oggi e sarà sempre centrale nella politica di questo governo; è fondamentale per fare sistema avere una cabina di regia presso il ministero che ascolti i presidenti di AdSP, solo così possiamo rilanciare le portualità italiana ed europea nel mondo” conclude Toninelli.

Angelo Scorza

C. Steinweg - GMT



Your partner for all
logistic solutions



OUR BRANCH - OFFICES
 IN ITALY:

TRIESTE
 LEGHORN
 SALERNO
 RAVENNA
 MONFALCONE

OUR BRANCH - OFFICES
 IN THE MEDITERRANEAN:

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

OUR HEAD - OFFICE:
 GENOVA - ITALY

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.ITALY.STEINWEG.COM

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

I problemi ancora irrisolti dei lavoratori portuali - rinnovo del CCNL, difesa dei diritti, no all'autoproduzione, lotta per la sicurezza - trovano una vetrina internazionale a Livorno

Al conclave annuale di ESPO, Assoporti e MIT investiti dalle rivendicazioni dei lavoratori in sciopero che accusano un governo, 'sordomuto' e complice dei grandi giochi dei nuovi *big players* del terminalismo, di essere privo di una cabina di regia

Dal nostro inviato

Livorno - La notizia che ha realmente vivacizzato la 16esima conferenza ESPO, il summit della Federazione delle Autorità Portuali europee, era fuori dalla sfarzosa cornice scelta dagli organizzatori per 'mandare in scena' (letteralmente, nell'aristocratico Teatro Goldoni di Livorno) i lavori dell'eurocongresso.

Un vasto presidio dei lavoratori portuali livornesi - ampio lo striscione con la scritta significativa "Il porto non si Lega" - come peraltro largamente atteso, visto lo sciopero indetto a livello nazionale che ha interrotto la pace sociale garantita da molti anni sulle banchine italiane, attendeva (pacificamente) all'esterno della casa della lirica labronica i rappresentanti

degli organi di governo nazionale e degli enti portuali.

Nelle more dell'arrivo del ministro delle infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli (giunto a mezzogiorno, reduce dalla prima visita della giornata a Piombino), durante la prima pausa per il coffee break una delegazione sindacale ha avvicinato i rappresentanti di Assoporti, guidati dal Presidente Daniele Rossi, che non ha esitato ad instaurare un franco dialogo.

La lamentela di FILT CGIL, FIT-CISL e Uiltrasporti erano rivolte alla 'sordità' e al 'mutismo' dell'esecutivo: "Scioperiamo per il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, strumento insostituibile di regolazione di competitività, per i diritti dei lavoratori, per la portualità, in assenza di dialogo con il Governo" recava il volan-

tino della 'triplice', affidando al comunicato congiunto, redatto pure in un coraggioso inglese (evidentemente per 'internazionalizzare' la questione), la propria protesta misurata ma ferma.

"La portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del CCNL dei porti non rappresenta soltanto la distanza tra le diverse sensibilità tra le parti ma l'avvio del tentativo di destrutturare pezzo dopo pezzo l'attuale sistema regolatorio vigente nei porti italiani a fronte di una piattaforma essenziale calibrata sulle prospettive del lavoro portuale" erano le pesanti accuse sindacali.

"La totale assenza di una regia da parte del MIT sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune, alla mercé delle compagnie armatoriali, che hanno conquistato gran parte dei terminal italiani esponendo i nostri porti, ed i lavoratori portuali, a grandi incertezze, considerando anche le nostre forti preoccupazioni per l'automazione delle operazioni portuali ed il progressivo ed inesorabile invecchiamento dei lavoratori nonché la loro inevitabile usura.

Per tali ragioni occorre che il MIT, di concerto con le Autorità di sistema portuale e le parti sociali, dia concreta attuazione ai piani dell'organico porto. Perciò abbiamo chiesto di individuare uno strumento in grado di accompagnare alla pensione tutti i lavoratori e di regolamentare gli effetti, sugli organici, dell'automazione del ciclo produttivo e, conseguentemente, l'accesso alle risorse di cui al comma 15bis



Rossi (Assoport) affronta i sindacalisti

della vigente normativa".

I sindacalisti hanno espresso consapevolezza che "comprimere i diritti dei lavoratori può produrre benefici soltanto per i nuovi terminalisti dell'imprenditoria armatoriale e dei fondi finanziari.

Riteniamo assordante, quindi complice, il silenzio del Governo - riluttante ad ogni richiesta di incontro delle OO.SS. - e del Ministero competente, per niente vigile sulle innumerevoli irregolarità registrate nella gestione e applicazione della norma di molte AdSP.

Il controllo superficiale dei criteri autorizzativi del mercato delle imprese, la scarsa vigilanza sui requisiti minimi nel mercato del lavoro, e sull'autoproduzione delle operazioni portuali, la gestione delle autorizzazioni e concessioni, la destrutturazione degli uffici del lavoro portuale nelle AdSP e la modifica della loro natura

giuridica, sono alcuni degli altri temi oggetto di palesi violazioni della norma e interpretazioni soggettive che, anziché mettere a frutto le enormi potenzialità del nostro Paese, di fatto lo stanno condannando all'arretramento. I lavoratori portuali si oppongono a qualsiasi ipotesi di snaturare la funzionalità dei porti e il sistema di regolazione cui è riconducibile. Non intraprendere tale battaglia significherebbe abbandonare la *mission* dell'interesse generale della portualità. Non accettiamo che venga scaricato sui lavoratori il peso della 'insipienza' politica e istituzionale né la volontà di privatizzare i profitti ed accollare i debiti sulla collettività. Pretendiamo un contratto che sia in grado di ridare potere d'acquisto ai lavoratori e capace di rispondere alle esigenze



Toninelli dialoga con la 'triplice'

segue da pag.8

della portualità!” concludeva la ‘triplice’. Immediata la replica di Assoportori, il cui presidente Daniele Rossi ‘ci metteva la faccia’, affrontando i rappresentanti sindacali nel foyer insieme al Segretario Franco Mariani, al Presidente dell’AdSP di Civitavecchia Francesco Maria di Majo e al Segretario dell’AdSP di Ravenna Paolo Ferrandino. Secondo l’associazione delle AdSP, il dissidio tra parti datoriali e lavoratori può

essere ricomposto; “Ritengo urgente riprendere il confronto per il rinnovo del contratto perché la portualità italiana ha bisogno di ritrovare la serenità che ha caratterizzato il rapporto tra le parti sociali negli anni e ha consentito di sviluppare i nostri traffici e garantire lavoro. Assoportori, visto il ruolo istituzionale, si farà carico di favorire la convocazione delle parti e stimolare il raggiungimento del rinnovo contrattuale

in tempi brevi” ha affermato Rossi. Anche il ministro Toninelli, arrivato successivamente a Livorno causa impegni pregressi in Toscana, è stato intercettato dai rappresentanti del lavoratori; il membro dell’esecutivo ha ascoltato pazientemente gli esponenti della triplice - invitata a contattare il MISE in quanto competente per le questioni circa il contratto collettivo di lavoro - ma all’apparenza risultando meno convincente. In ogni caso, la ‘figuraccia’ italiana, di fronte ad una platea internazionale così completa (quasi 300 delegati provenienti da parecchi paesi d’Europa) è stata palese; e vagli a spiegare le tortuosità della poli-

tica portuale nazionale ai delegati esteri incuriositi dal presidio che chiedevano “*why those port workers are here?*”. Il ‘pubblico ludibrio’ per la questione di giornata si è aggiunto alla già nota, e ben poco esaltante faccenda, del Commissariamento dell’AdSP [di tre mesi fa](#); insomma, una grande vetrina, quella di ESPO, che l’Italia è riuscita a portare in casa, ma un po’ offuscata dalle nostre ‘solite beghe’. E il diavolo forse ci ha messo lo zampino, andando a creare gli sconquassi giudiziari citati proprio nel porto che ha fatto un sforzo (anche economico) notevole per ospitare così tanti colleghi europei.

E in questo guazzabuglio si sono puntualmente inseriti i rappresentanti di FILT CGIL, FIT-CISL e Uiltrasporti, andando a sollevare il polverone in occasione del conclave delle istituzioni portuali europee, legittimamente visto come occasione ideale per portare in Europa, a pochi giorni dalle consultazioni elettorali, i persistenti problemi portuali dell’Italia. Problemi che – osservano ancora i sindacalisti – sono esacerbati a Livorno e Piombino, i porti sotto la giurisdizione dell’AdSP del Tirreno Settentrionale, che pagano un prezzo più alto a causa della sospensione dei propri vertici.

Angelo Scorza





P.L. FERRARI & CO.
P & I INSURANCE BROKERS
A MEMBER OF THE LOCKTON GROUP OF COMPANIES

P&I purists since 1959



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

plferrari.com

Ten Years of Trustful Partnership



Liebherr and Mac Port celebrate a successful cooperation

“Thanks to its partnership with Liebherr, since 2009, today Mac Port is the Italian leader in the sales of port machines and equipment. It can count on a solid structure and on long-term relations with important customers across Italy. We would like to thank all our customers and partners for the trust they have placed in us and for their cooperation in a spirit of partnership.”

Matteo Bilotti, Member of the Board of Mac Port

COMPANY NEWS

Liebherr and Mac Port celebrate ten years of partnership

Mac Port offers an extensive range of port machinery for quay, offshore and earthmoving activities. Liebherr and Mac Port consider leadership in quality and innovation as their major goals. Liebherr is very honored to have such a professional partner as Mac Port at its side and hopes for many more years of cooperation

Liebherr and Mac Port are celebrating 10 years of trustful cooperation. Mac Port is the official partner of Liebherr and offers an extensive range of port machinery for quay, offshore and earthmoving activities in Italy.

In second generation, the Bilotti family is running Mac Port, a leading company in the sales and after sales of port and intermodal handling machines. Starting in 1987, over the years Mac Port has

developed continuous business relations with more than 30 Italian terminals. Mac Port is known not only for its business experience, technical offer and product sales, but also for the reliability of its after sales and training services, thanks to the investee company Alliance Port Service. Since 10 years, Mac Port is the official partner of Liebherr and offers an extensive range of port machinery for quay, offshore and earthmoving activities.

10 Years of Trustful Partnership

Mac Port was created in 1987 based on the vision of Giordano Bilotti who, working as an operator at the Port of Ravenna (Italy), had the intuition to establish a company specialised in the modern mechanisation of port areas. The sons of Giordano Bilotti, first Matteo and then Fabio, started working at Mac Port, leading the company to become more structured and stand out in the industry's business network. The company starts and implements numerous quality plans, investing in the training of highly specialised workers, with the technical competences and a unique expertise of the machines. Transparency in relationships, health and safety at work are the core values of the company. In 2009 Mac Port takes a fundamental step from a strategic business and technical standpoint and partners up with the Liebherr Group. The company becomes the sole distributor in Italy for sales, after sales and spare parts for Liebherr Maritime Cranes.

The first delivery was a Liebherr Mobile Harbour crane type LHM 320 in 2009. Mac Port sets up a warehouse specialised in sensitive spare parts, essential to overcome serious machine downtime.



Matteo Bilotti, Member of the Board of Mac Port and Leopold Berthold, Managing Director at Liebherr Rostock celebrated the anniversary in Ravenna



Mac Port managed to deliver more than 80 Liebherr machines to satisfied customers in Italy and Bulgaria

Since then, Mac Port managed to deliver more than 80 Liebherr machines to satisfied customers in Italy and Bulgaria. In 2011, Mac Port has also become a distributor of Liebherr's Earthmoving division.

"Mac Port is proud of its successes, fruit of its constant investment in relationships, partnerships and customer care," comments Matteo Bilotti, Member of the Board of Mac Port. "Thanks to its partnership with Liebherr, since 2009, today Mac Port is the Italian leader in the sales of port machines and equipment. It can count on a solid structure and on long-term relations with important customers across Italy. Our vision is dynamic and expanding, both in terms of diversifying and updating our products, and of taking part in strategic European projects for the development of business

activities in the Mediterranean. We would like to thank all our customers for the trust they have placed in us and for their cooperation in a spirit of partnership."

"Running a successful business for more than 30 years is just exceptional. Launching and further developing a prosperous company is an indication for strongest commitment and highest professionalism. Both organisations, Mac Port and Liebherr, consider leadership in quality and innovation as their major goals. We devote our efforts to best performance in order to stay one-step ahead. These high standards always determined the corporate culture of our companies and they will provide a firm foundation for our future success. All we can say to such an achievement is 'Congratulations'," says Leopold Berthold, Managing Director at Liebherr Rostock.



Genova fa il punto sulla Via della Seta, tra rischi e opportunità

Opinioni a confronto sul tema della BRI in occasione del convegno “Da Marco Polo a Cristoforo Colombo. La Nuova Via della Seta arriva (anche) al porto di Genova (oltre che a Venezia e a Trieste)”, organizzato da Ship2Shore

Genova - La nuova Via della Seta, o meglio la Belt & Road Initiative, è un grande progetto infrastrutturale da cui l'Europa e l'Italia possono trarre beneficio, specie in termini di nuovi traffici portuali, oppure è un tentativo cinese di volgere a proprio favore gli equilibri geopolitici mondiali estendendo l'egemonia economica di Pechino

del convegno “Da Marco Polo a Cristoforo Colombo. La Nuova Via della Seta arriva (anche) al porto di Genova (oltre che a Venezia e a Trieste)”, organizzato a Genova da Ship2Shore per fare il punto proprio su rischi e opportunità che la Via della Seta può rappresentare per il sistema portuale dell'alto Tirreno, ideale terminale

politiche: “Dobbiamo analizzare l'andamento del mercato e agire di conseguenza. Nessun legislatore può decidere dove si sposteranno le rotte marittime, neanche i liner possono farlo. È il carico che decide”. Compito delle istituzioni è semmai “programmare le infrastrutture sulla base di queste considerazioni, con una visione di

lungo periodo che vada oltre i 30 anni e non si limiti a guardare la successiva scadenza elettorale. Questo è il solo modo per spendere bene le scarse risorse pubbliche oggi disponibili”.

Un proposito che oggi sembrerebbe restare lettera morta, almeno secondo Augusto Cosulich, Amministratore delegato di Fratelli Cosulich, che non ha nascosto di ritenere “questo Governo poco efficiente in tema di infrastrutture”. L'imprenditore genovese è ovviamente un sostenitore della nuova Via della Seta, lavorando con i cinesi di COSCO “da oltre 40 anni,

e con grande soddisfazione reciproca”, ed è convinto che non esista il rischio di svenire i nostri porti: “Al Pireo si è verificata una situazione particolare, con il Governo greco che era obbligato a fare cassa, e i cinesi che comunque hanno pagato molto caro. Ma in Italia questo non può succedere, perché i porti non si possono vendere”. Piuttosto che da Pechino, secondo Cosulich bisognerebbe invece guardarsi dai fondi d'investimento, “che stanno



fino al Vecchio Continente?”

La verità, si dice, sta nel mezzo, o forse in questo caso sta negli occhi di chi guarda, considerando che il giudizio sulla BRI e sugli accordi bilaterali firmati a fine marzo tra Italia e Cina, vira dall'altra ipotesi a seconda del soggetto che lo esprime. Ed è proprio su questa falsa riga che si è sviluppato il dibattito tra operatori, a vario titolo esperti sia di logistica che di questioni cinesi, che hanno animato i lavori

occidentale della BRI marittima, complementare allo sbocco orientale costituito da Trieste e Venezia.

“La nuova Via della Seta ha un merito indiscutibile, e cioè aver portato il tema delle infrastrutture al centro del dibattito pubblico” secondo il Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale Pino Musolino, che però ha anche ribadito la necessità di un confronto concreto, basato sulla realtà dei fatti, e non su speculazioni



Scorza e Cosulich

tacontainer da 14.000 TEUs non sarebbero mai arrivate nei nostri porti, mentre ora sono lo standard (si veda il [recente approdo della Munchne Bridge al SECH](#); ndr). Dobbiamo entrare nell'ordine di idee che presto anche le 19.000 TEUs potrebbero arrivare regolarmente da noi. Il terminal di Vado sarà in grado di gestirle”.

Tra gli scettici, o quanto meno tra i molto cauti, riguardo la

Belt & Road Initiative, c'è sicuramente Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica ed ex Presidente dell'authority genovese, intervenuto al convegno per chiarire innanzitutto che “sulla nuova Via della Seta esiste un'ambiguità di fondo. Se infatti parliamo di iniziative volte ad incrementare gli scambi commerciali, e quindi i traffici marittimi, tra Italia e Cina, siamo tutti d'accordo. Ma in questo caso che bisogno c'era di firmare accordi politici bilaterali?”.

investendo nei terminal italiani con un'ottica speculativa di breve periodo. Cosa che invece i nostri partner di COSCO non hanno mai fatto”. Di partnership con realtà della Repubblica Popolare ne sa qualcosa anche Paolo Cornetto, managing director di APM Terminal Vado Ligure, la società che gestirà il nuovo terminal container pronto a [partire il prossimo dicembre](#), controllata da APM Terminals (gruppo Maersk) con il 50,1% e partecipata da COSCO, col 40%, e dal porto di Qingdao, col 9,9%. “I nostri partner cinesi ci stanno dando una grande mano, specie su alcuni temi come per esempio quello dell'automazione” ha assicurato infatti Cornetto, che ha poi ribadito l'importanza, per il sistema portuale di Genova e Savona, di avere terminal adeguati alle attuali dinamiche del mercato: “Ricordiamoci che solo alcuni anni fa pensavamo che le por-

“Se invece consideriamo la BRI, come effettivamente è, un programma di sviluppo cinese a 360 gradi, che mira a governare di fatto l'economia mondiale, dobbiamo stare attenti – ha proseguito Merlo – a non subire poi un disegno egemonico a cui l'Unione Europea e l'Occidente in generale non riuscirebbero ad opporsi con la necessaria efficacia, a causa di una

segue a pag.13



Soluzioni
software
per lo **shipping**

www.omniainformatica.it

segue da pag. 12

capacità di trattativa inadeguata rispetto alla potenza di fuoco, anche finanziaria, di Pechino”.

Per il numero uno di Federlogistica, quindi, serve molta attenzione nel gestire passaggi delicati, senza dimenticare di tutelare quelli che sono gli interessi italiani in gioco, “a partire dalla necessità di favorire un export verso la Cina di prodotti a più alto valore aggiunto. Oggi l’Italia esporta verso la Repubblica Popolare in gran parte rifiuti, mentre l’obiettivo deve essere vendere in Cina il ‘Made in Italy’ di qualità”.

Uno squilibrio che viene ben rappresentato dai dati illustrati alla platea da Fabrizio Vettosi, economista esperto di shipping e managing director di Venice Shipping & Logistics (VSL) secondo cui l’Italia, “pur producendo beni ad altissimo valore aggiunto, esporta in Cina solo prodotti di basso valore”. La Via della Seta – secondo Vettosi – potrebbe essere proprio lo strumento adatto per invertire questa tendenza: “Dovremmo sfruttare la BRI per cercare di portare sul mercato cinese i nostri prodotti a maggior valore aggiunto”.

Sullo stesso tono dell’intervento di Merlo si posiziona invece quello dell’armatore genovese Stefano Messina (entrambi guidano organizzazioni aderenti a Confraporto, galassia associativa a cui fa riferimento anche il gruppo MSC, [notoriamente avverso ad un rafforzamento](#) dei cinesi nel sistema portuale italiano; ndr), che – parlando nella sua veste di Presidente di AssArmatori – ha messo in guardia: “Va bene incrementare i traffici con la Cina, ma attenzione a non sopravvalutare l’apporto che questi possono dare al porto di Genova, i cui mercati di riferimento attualmente sono altri. Inoltre dobbiamo fare in modo di non perdere il controllo sulle questioni che andiamo a trattare con Pechino, senza dimenticare che le nostre aziende operano in un contesto in cui gli aiuti di Stato sono vietati, mentre per loro così non è”.



Stefano Messina, Presidente di AssArmatori

D’altra parte, secondo il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signo-

rini, per Genova l’apporto dei cinesi può essere determinante: “C’è chi è convinto che per incrementare i traffici basterà essere più bravi e più efficienti. Tutto questo va bene, ma io credo che non sarà sufficiente. Serve un fattore di discontinuità forte: al tavolo deve sedersi anche chi comanda il carico, e la Cina può portare proprio questo fattore di novità”.

Tra gli altri interventi che si sono susseguiti durante il convegno, oltre alle presentazioni del Professor Gustavo Gagliardi, Direttore del Cet-Cobormed

e di Adriano Giannola, Presidente di Svimez, che hanno affrontato il tema della Via della Seta dal punto di vista macroeconomico e geopolitico, quello di Riccardo Fuochi, Presidente della Italy-Hong Kong Business Association, che ha delineato le opportunità fornite dall’ex colonia britannica – autonoma dalla Cina salvo che per le materie relative a difesa ed esteri – come porta di accesso privilegiata per i mercati della Repubblica Popolare.

Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, e Giovanni Mondini, Presidente di Confindustria Genova, hanno quindi fornito la loro visione del ruolo cinese nell’economia nazionale, prima di lasciare lo scranno a Stefania Passaro e Roberto

Ciccarelli, consulenti finanziari del Family Office Azimut.

I due esperti, che operano da entrambi da molti anni nel settore avvalendosi della struttura internazionale di Azimut – primo gruppo indipendente da banche e assicurazioni attivo in Italia nella consulenza finanziaria – hanno delineato il quadro generale in cui le imprese devono muoversi quando si rapportando con la Cina, “in un contesto caratterizzato da una trade-war in atto, che inevitabilmente ha effetti anche sullo shipping”.

“La Repubblica Popolare – ha quindi ricordato Passaro – è in grado di influenzare l’economia mondiale, e lo sta facendo, anche alla luce del suo obiettivo dichiarato di diventare la prima potenza economica a livello globale”. I metodi usati non sono sempre dei più corretti: “La Cina ha spesso ‘giocato sporco’ su contraffazione e violazione della proprietà intellettuale, imponendo forti limiti all’ingresso di merci e agli investimenti stranieri nel suo territorio. I cinesi in grado di controllare prezzi e cambio: recentemente, coi dazi USA, hanno svalutato del 10% la loro moneta. Sarà un caso?” si è chiesta la consulente finanziaria – ex nazionale di basket – conoscendo già la risposta.

In questo contesto, “diventa quindi fondamentale una consulenza specializzata che aiuti le aziende a strutturarsi facendo finanza d’impresa e utilizzando strumenti di credito alternativi come per esempio i mini-bond, che diventeranno molto importanti specie da quando, dopo l’entrata in vigore di Basilea 4 nel 2022, le banche avranno vincoli ancora più rigidi nell’erogazione dei prestiti”.

Francesco Bottino

Vettosi: “Valutiamo i terminalisti su parametri che vadano oltre la nazionalità”

Il tema dei cinesi che entrano nei porti italiani, o nel capitale dei terminal, è al centro di un vivace dibattito, che talvolta scatena reazioni decisamente accese (come [quella di Aldo Spinelli](#) sul ruolo di COSCO a Vado Ligure; ndr), ma è corretto, dal punto di vista dell’analisi economica, considerare solo fattori come la nazionalità del concessionario e il valore nominale del canone pagato, si è chiesto Fabrizio Vettosi? La risposta sembra essere negativa per il managing director di VSL, secondo cui “a volte ci limitiamo al puro ‘computo metrico’ del valore del canone concessorio ma dimentichiamo di sviluppare un’analisi omogenea che tenga conto anche di altre metriche utili per farsi un’idea compiuta ed equilibrata dal punto di vista tecnico”.

Tra i potenziali parametri da valutare, “gli impegni di investimenti in equipment o nell’infrastruttura stessa e la diversa durata delle concessioni. Dobbiamo poi interrogarci – ha proseguito Vettosi – sulle ragioni, e sugli effetti, del comportamento delle autorità concedenti che molto spesso non prestano la dovuta atten-



Vettosi

zione alla verifica dei piani d’impresa e talvolta si dimostrano persino tolleranti sul pagamento, in netto ritardo, dei canoni concessori, e ancora modificano a proprio piacimento l’assetto delle concessioni di banchina e le destinazioni in un porto”.

Vettosi porta quindi un esempio di come, ancorché in buona fede, un’applicazione disomogenea di norme e procedure, in ambito terminalistico, possa generare effetti che di fatto distorcono il mercato: “La legge 449/97, consente

ad armatori di navi di linea portacontaineri di pagare la sovrattassa di ancoraggio in misura di un dodicesimo nei porti di transhipment. Considerato che in Italia ormai abbiamo un solo porto di transhipment (di fatto Gioia Tauro) e che l’armatore che scala tale porto in prevalenza ne è anche l’unico terminalista (MSC; ndr), si viene a configurare di fatto, ancorché in buonissima fede, un implicito aiuto”.

Caso che la cui citazione “non vuole significare un’accusa”, ma vuole piuttosto rimarcare “la necessità di avere norme adeguate ai tempi e, soprattutto universali ed omogenee”.

Alla luce di quanto sopra, secondo Vettosi “non è corretto prendersela con COSCO, che ha la sola colpa di essere cinese ma che di fatto ha tangibilmente investito in partnership con il proprietario dell’infrastruttura (Stato Italiano)” e al contempo “non scandalizzarsi per i tanti ‘regali’ (non aiuti) di Stato a cui assistiamo nel nostro settore, alcuni come detto invisibili e celati dietro a comportamenti che, ripeto, a volte sono solo frutto di superficialità e non malafede”.

Spinelli si scaglia contro la presenza dei cinesi a Vado Ligure

Duro intervento dell'imprenditore genovese durante il convegno organizzato da Ship2Shore sulla 'Via della Seta'

Se è vero che il tema della nuova Via della Seta, e in generale della presenza cinese nei porti della Penisola, è solito dividere operatori e analisti in due categorie, i favorevoli e i contrari, solitamente i giudizi sono comunque sfumati, e infarciti da molti 'distinguo'.

Non così quello di Aldo Spinelli: l'imprenditore genovese, noto per la schiettezza con cui spesso esterna le sue opinioni, è intervenuto sull'argomento in chiusura del convegno "Da Marco Polo a Cristoforo Colombo. La Nuova Via della Seta arriva (anche) al porto di Genova (oltre che a Venezia e a Trieste)", organizzato a Genova dalla nostra testata, applicando allo shipping uno degli slogan più celebri dell'attuale Ministro degli Interni: "Prima gli italiani". "A Vado Ligure i cinesi si sono presi un terminal costruito con i soldi pubblici. Glielo hanno regalato" ha tuonato Spinelli.

"Sono stati spesi 350 milioni di euro di fondi dello Stato per costruire quel terminal, e ora loro (l'attuale concessionario APM Terminals Vado Ligure, una joint-venture tra APM Terminals col 50,1%, COSCO col 40% e Qingdao Port col 9,9%; ndr) pagano un canone del 3,5%, mentre noi qua a Genova paghiamo oltre il doppio".

Una situazione che, secondo Spinelli, è frutto di una mancanza di strategia a livello centrale, e che presto potrebbe avere conseguenze negative sulle banchine genovesi: "Il porto di Genova Sampierdarena insieme a Voltri poteva arrivare a 3-4

milioni di contenitori. Non vedo perché lo Stato italiano debba usare i soldi di noi contribuenti per procurare dei terminal a degli stranieri". Terminal che, secondo Spinelli, contribuirà a rubare traffico proprio a Genova: "Vedo un grande pericolo per il futuro: che le merci si spostino da Sampierdarena a Vado. E questo sarà un problema per centinaia di lavoratori, che noi dobbiamo difendere".



Spinelli

Considerazioni che, nello stile del personaggio, vengono espresse in modo netto e deciso, ma che non hanno impedito a Spinelli di provare comunque a cogliere le potenziali opportunità di una situazione che pure viene giudicata tanto negativamente: il gruppo guidato da 'sciù Aldo', [recentemente, ha infatti acquistato](#) un'area di 1.800 metri quadrati nel retroporto di Vado, dove intende insediare un distripark alle spalle del nuovo terminal container,

per offrire alla merce che transiterà dalle banchine di APM servizi di riempimento, svuotamento, stoccaggio e riparazioni di container, parcheggio camion e altro.

Nel frattempo, tornando sotto la Lanterna, resta alta l'attenzione sulle cosiddette aree ex Ilva di Cornigliano, dove il gruppo Spinelli deposita contenitori vuoti. Dopo il [recente annullamento da parte del TAR](#), a valle di un ricorso avanzato da Derrik (partecipata al 51% dalla Contrepar di Filippo Dellapiane e al 49% da Bolzaneto Container Terminal, a sua volta joint venture fra le holding degli imprenditori Giulio Schenone e Luigi Negri), della gara bandita dalla regionale Società per Cornigliano per riassegnare questi spazi, i dipendenti di Spinelli che a Cornigliano lavorano (ricollocati dagli Erzelli a seguito del cambio di destinazione d'uso della nota 'collina') hanno infatti scritto a Regione, Sindaco, Società Per Cornigliano e AdSP, esprimendo la loro preoccupazione per i rischi occupazionali connessi alla vicenda, auspicando che un'eventuale nuova

gara, a differenza di quella precedente ora annullata dal TAR, preveda una clausola occupazionale.

I lavoratori temono infatti che la loro permanenza su quelle aree venga messa in discussione, e lamentano – nella lettera – un "disinteresse assoluto e generalizzato verso le nostre gravi problematiche, tenute in considerazione solamente dalla nostra azienda di appartenenza".

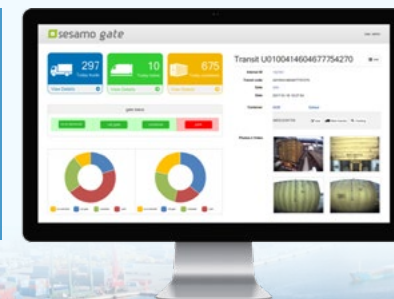
Francesco Bottino



sesamo gate

La soluzione di gate automation più installata nei porti e interporti italiani

**CONTROLLO
AUTOMATIZZATO DEI
TRANSITI PRESSO VARCHI
STRADALI E FERROVIARI**



Acquisizione in tempo reale di:

- > targhe di veicoli e rimorchi
- > codici ISO 6346, ILU, UIC e ADR
- > sagoma e dimensioni dei veicoli
- > immagini HD per verifica dell'integrità dei container

aitek

Passa per Vado Ligure l'evoluzione di ZPMC

La controllata italiana, prima tra le 36 filiali internazionali del gruppo cinese, fornirà al terminal di APM e COSCO non solo i mezzi, ma anche un servizio di assistenza tecnica costante

Vado Ligure - Il colosso cinese dell'handling portuale ZPMC - parte della conglomerata China Communications Construction Company, balzata agli onori delle cronache per il recente accordo di partnership firmato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - ha scelto Vado Ligure, dove dall'aprile 2017 opera la sua filiale italiana ZPMC Italia, per dare avvio ad un allargamento del proprio campo di attività: alla fornitura di gru si affiancherà infatti anche quella di servizi di assistenza tecnica, a beneficio del principale cliente nel Belpaese, che non a caso è la nuova piattaforma container di APM Terminals Vado Ligure, le cui attività partiranno ufficialmente [il prossimo 12 dicembre](#). “Questa struttura - ha spiegato l'Amministratore

delegato di ZPMC Italia Elio Crovetto, in occasione della firma di un accordo sull'occupazione del terminal alla presenza del managing director di APM Terminals Vado Ligure Paolo Cornetto, dei rappresentanti delle sigle confederali e del console della CULP Alberto Panigo - sarà una delle più automatizzate in Mediterraneo, e necessiterà quindi di una costante attività di manutenzione e aggiornamento della parte software”.

Per questo ZPMC ha scelto la sua filiale italiana, “la prima delle 36 subsidiaries che il gruppo controlla in tutto il mondo” per estendere la sua offerta di servizi. “L'innovazione tecnologica che ha caratterizzato, come altri, il settore dell'handling portuale, e l'avvento dell'automazione spinta, hanno reso neces-

sarie alla gestione dei mezzi di sollevamento competenze molto specializzate, che il terminalista non è più in grado di mantenere al suo interno”. Per questo il costruttore di gru ha deciso di trasformarsi in partner di servizi, partendo proprio da Vado Ligure, dove ZPMC ha stabilito la sua base italiana - “una società italiana al 100%, che si serve di manodopera esclusivamente reclutata sul territorio” tiene a precisare Crovetto - per assistere il suo cliente “numero uno”, APM Terminals Vado Ligure, ma anche nuovi potenziali clienti che dovessero arrivare da altri scali della Penisola. Il tema occupazionale risulta particolarmente rilevante, per un territorio che ha sofferto una grave crisi, come quello della provincia savonese, e per cui, parola del segretario



Paolo Cornetto, managing director of APM Terminals Vado Ligure e Elio Crovetto, Amministratore delegato di ZPMC Italia

provinciale della Cgil Andrea Pasa, il nuovo terminal di APM “costituisce una straordinaria opportunità di ripresa, anche se forse è lo stesso territorio il primo a non rendersene del tutto conto”.

I numeri parlano chiaro in proposito: come spiegato da Cornetto, infatti, “al momento gli occupati delle due società, APM Vado e ZPMC Italia, sono in totale 95 (al netto dei 157 dipendenti del vicino Reefer Terminal, anch'esso controllato da APM), di cui 77

noi e 18 ZPMC”. Ma entrambe hanno importanti piani di sviluppo della forza lavoro, formalizzati proprio nel documento firmato da aziende e sindacati: “Noi - ha aggiunto Cornetto - arriveremo a 222 addetti alla fine di quest'anno, per salire poi a 229 nella prima metà del 2020 e a 258 nella seconda metà del prossimo anno, quando il terminal inizierà ad operare a pieno regime”.

ZPMC, ha quindi proseguito Crovetto, “proseguirà con la medesima scansione temporale, e dai 18 dipendenti attuali salirà prima a 45 poi a 51 e infine, nella seconda metà del 2020, a 51”.

In totale si arriverà quindi a 309 nuovi assunti grazie al nuovo terminal container, la quasi totalità dei quali, hanno tenuto a ribadire i due manager, verranno reclutati nella provincia di Savona.

Francesco Bottino

ASSOCIAZIONI

20/05/2019

ALIS fa un passo verso CCNL e Comitato dell'Albo dell'Autotrasporto

Annunciato il riconoscimento reciproco e formale fra l'associazione e il sindacato confederale Ribadita la volontà di sottoscrizione del Contratto da parte del consesso guidato da Grimaldi

“Poche ore fa ALIS ha sottoscritto con le segreterie nazionali generali di CGIL, CISL e UIL l'accordo interconfederale sulla rappresentanza”.

Lo ha dichiarato, durante un evento organizzato dall'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, il presidente Guido Grimaldi. Il protocollo d'intesa fra ALIS e sindacati prevede che la prima sottoscriva il Testo Unico sulla Rappresentanza, aderendo così al sistema di relazioni sindacali CGIL, CISL e UIL, “all'uopo riconoscendo la centra-

lità del contratto collettivo nazionale di lavoro e l'importanza della contrattazione di secondo livello, sia a livello territoriale che aziendale, da svilupparsi e dove possibile implementarsi in coerenza con le previsioni di cui ai contratti collettivi nazionali”.

Di fatto una sorta di riconoscimento reciproco delle rispettive rappresentatività, che per ALIS prelude ad un ulteriore step, come il protocollo stesso riporta: “ALIS conferma la propria volontà di aderire - come aderisce - con sottoscrizione al Contratto Collettivo Nazionale

di Lavoro Spedizione, Autotrasporto, Merci e Logistica, stipulato e sottoscritto da FILT CGIL, FIT CISL e UILtrasporti il 3 dicembre 2017. Detta volontà di adesione verrà ratificata direttamente nei confronti dalle parti firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro”.

Il portato dell'accordo è notevole, dato che, come spiega una nota di ALIS, la sottoscrizione “comporterà l'estensione delle regole del sistema sindacale confederale nei confronti delle oltre 1.400 imprese che aderiscono ad ALIS e degli oltre 152.000 lavoratori in



Grimaldi, Vespa, Salvini

esse impiegato”. Almeno in parte, presumibilmente, già soggetti, imprese e lavoratori, al medesimo CCNL in quanto aderenti o ex aderenti le imprese a sigle datoriali firmatarie. Facile immaginare però che per ALIS, che del resto lo ha già [annunciato](#), sottoscrizione del Testo Unico e adesione al CCNL preludano al tentativo di rivestire un ruolo più attivo, cioè negoziale. Tanto più che il Contratto è in scadenza a fine anno. Un obiettivo che, peraltro,

darebbe all'associazione anche il secondo requisito richiesto agli aspiranti componenti del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, dopo che è [fallito](#) il tentativo parlamentare di renderli alternativi.

Certo per questo ulteriore passaggio, cioè l'accesso al tavolo della negoziazione contrattuale e il conseguente rafforzamento della propria candidatura all'organo che di fatto rappresenta la camera di compensazione istituzionale fra la categoria dell'autotrasporto e il Governo, investita dalla legge 284 del 2005 di prerogative di primo piano anche sui fondi pubblici al settore (circa 1,5 miliardi annui), ALIS dovrà ottenere non solo il placet sindacale ma anche quello di parte datoriale. E, viste le [contrarietà](#) già manifestate dalla galassia Unatras al riguardo, non è affatto un traguardo scontato.

Andrea Moizo

Annunciata sotto la lente parlamentare per il licenziamento di Guglielmi

Il deputato Cantone (M5S) chiede a Toninelli un'ispezione anche sul servizio prestato a Salerno. Il successore Spirito intanto disarma un contenzioso da 76 milioni di euro su Porta Ovest mentre anche l'adesione di alcune AdSP ad ALIS diviene oggetto di interrogazione alla Camera

Negli stessi giorni in cui il diretto interessato annunciava alla stampa locale l'impugnazione del provvedimento a suo danno, il licenziamento di Carlo Guglielmi, ormai ex segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale di Augusta e Catania, da parte del presidente Andrea Annunziata diveniva oggetto di un'interrogazione parlamentare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli da parte del deputato Luciano Cantone (M5S).

E se Guglielmi [non offriva](#) spunti particolari per spiegare l'improvvisa decisione di Annunziata, eccezione fatta per un riferimento *en passant* alla propria attività inerente la "rescissione di contratti di appalto per lavori e servizi nel porto di Augusta per gravi irregolarità, evidenziate successivamente anche dall'autorità giudiziaria", Cantone avanzava alcune ipotesi di contorno alla motivazione ufficiale della delibera di revoca del mandato del segretario, contenente alcune "doglianze, tra cui ritardo nell'elaborazione del bilancio consuntivo del 2018 e violazione degli obblighi di riferire al comitato di gestione sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e altro".

Piuttosto, secondo Cantone, la defenestrazione di Guglielmi sarebbe da imputare alle "criticità" da lui sollevate "sia sul deposito Gnl del porto di Augusta sia in relazione alla questione dell'approdo turistico nel porto di Catania sia sull'assunzione di personale con contratti di somministrazione". Il deputato, salvo un poco chiaro accenno al progetto di realizzazione di un porto turistico all'interno del porto di Catania, che Annunziata "avrebbe prospettato di

affidare in concessione alla società Katanè Marina Yachting pur in assenza del piano regolatore", rimane sul vago, ma nell'invitare Toninelli a "promuovere una verifica in merito ai fatti e ai comportamenti illustrati, nonché sulla correttezza degli interventi attuati dal presidente dell'autorità di



Un'immagine del cantiere Salerno Porta Ovest

sistema portuale della Sicilia Orientale", chiama in causa [i rilievi di ANAC](#) sull'operato di Annunziata quando costui presiedeva l'Autorità Portuale di Salerno. Nessuna menzione specifica invece al progetto Porta Ovest, opera monstre (115 milioni di euro) pensata sotto la presidenza Annunziata per meglio collegare lo scalo mercantile agli svincoli autostradali, che all'ex sottosegretario è costata anche un [rinvio a giudizio](#) lo scorso ottobre.

Proprio in relazione a questo intervento, in corso e in ritardo di anni, una delibera appena adottata da Pietro Spirito, presidente dell'AdSP di Napoli e Salerno, ha reso noto

come l'appaltatore (l'ATI composta da Tecnis, Cogip Infrastrutture e Sintec) per i ritardi maturati nel progetto e imputabili, a suo dire, alla stazione appaltante abbia presentato riserve per oltre 76 milioni di euro per il periodo 2013-2017. Analizzate le pretese dell'ATI, Spirito, per evitare un contenzioso sanguinoso e "ultimare l'opera in tempo utile per scongiurare la perdita del finanziamento" PON e PAC, ha proposto alla controparte una transazione, ottenendone la disponibilità. L'ATI non vedrà riconosciute le proprie pretese finanziarie, ma otterrà 622 giorni per la conclusione dei lavori (che essendo ripresi a gennaio dovrebbero terminare nell'autunno 2020) e la sanatoria sulle proprie responsabilità per i ritardi fino a tutto il 2017.

Restando in tema di interrogazioni 'portuali', infine, il deputato Mauro Rotelli (Fratelli d'Italia) ha chiesto a Toninelli, con riferimento all'inchiesta penale che a Livorno ha portato al commissariamento dell'AdSP (in relazione a cui l'interdizione del presidente Stefano Corsini è stata ridotta a 6 mesi e a 8 quella del segretario generale Massimo Provinciali), "quali iniziative intenda assumere, per quanto di competenza, per fare chiarezza sulle attività dell'autorità portuale di Livorno e su quelle di autorità di altri porti nei quali si rileva una massiccia presenza del gruppo armatoriale Grimaldi; se non ritenga che la partecipazione delle AdSP all'associazione di logistica ALIS sia incompatibile con le funzioni che tali autorità devono garantire, e, se del caso, quali iniziative di competenza intenda assumere in merito".

A.M.

L'AdSP di Bari sarà parte civile nel processo per la Norman Atlantic

Secondo l'ente la permanenza del relitto nello scalo ha fatto calare di quasi il 40% il traffico crocieristico

Il Giudice per le Udienze Preliminari del Tribunale di Bari ha accolto la richiesta di costituzione di parte civile che era stata avanzata dall'Autorità di Sistema Portuale nel procedimento riguardante il naufragio della Norman Atlantic, che ha preso il via qualche settimana fa in una 'aula bunker' situata a Bitonto. L'ente potrà pertanto avanzare una richiesta di risarcimento per il danno causatole dalla tragedia.

Come noto, l'incidente della Norman Atlantic, ro-pax di proprietà di Visemar che era operato da Anek Lines, ebbe luogo nel canale di Otranto nella notte tra il 27 e il 28 dicembre del 2014, quando un incendio scoppiato a bordo provocò la morte di 31 persone e il ferimento di altre 64.

Dopo una prima sosta a Brindisi, dove arrivò a rimorchio il 2 gennaio del 2015, dal febbraio dello stesso anno il relitto della nave è ormeggiato a Bari. Secondo l'AdSP la sua permanenza nello scalo, in particolare presso la banchina numero 12 (dove è rimasto fino al giugno dello scorso anno, quando è stato spostato alla numero 30) è stata la causa del calo di traffico crocieristico vissuto dal porto. A riprova della tesi, secondo l'ente, vi sarebbe il fatto che, con il trasferimento, l'attività crocieristica dello scalo ha invertito la marcia e vive ora una fase di ripresa.



"Abbiamo riscontrato, dati alla mano – ha commentato il presidente dell'AdSP Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi – che la permanenza del relitto presso la banchina 12 ha provocato un calo del 38% del traffico crocieristico, con un notevole riverbero negativo per l'economia del territorio. Da quando abbiamo spostato la motonave, e ancora non è trascorso un anno, si evidenzia già una netta ripresa, il molo è tornato nella sua piena operatività". Per il numero uno dell'ente "è giusto che il danno arrecato sia riconosciuto al porto e alla città".

Le ragioni dell'authority sono state esposte al GUP dall'avvocato Nicola Favia, che la rappresenta, nel corso dell'udienza preliminare, che nel frattempo è stata aggiornata ai prossimi 29,30 e 31 ottobre. Oltre alla richiesta di costituzione di parte civile della AdSP una domanda analoga, riferisce la stampa locale, era stata presentata anche dal Codacons.

Giacalone completa l'opera per un armatore siciliano

Il cantiere trapanese ha varato una bettolina che sarà consegnata alla Adormare di Palermo

Torna a far parlare di sé, dopo un periodo di oblio, il cantiere trapanese di Mazara del Vallo, ripartito sotto una diversa ragione sociale - Giacalone Shipyard Srl - dopo le note tribolazioni sofferte una decina di anni fa, che avevano causato grandi disagi all'attività.

Ma con grande tenacia, Nicolò Giacalone, titolare di un'impresa fondata dal padre Michele in uno dei più importanti porti pescherecci del Mediterraneo, alla foce del fiume Mazaro, ha saputo destreggiarsi tra i numerosi ostacoli che la 'sorte' gli ha frapposto, ed oggi può guardare con motivata fiducia al futuro prossimo venturo.

Nelle scorse settimane al sito produttivo trapanese dove ha sede la società - che ha ottenuto la Certificazione del Sistema di Qualità ISO 9001:2008 e la Certificazione

del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001:2004 - è stata varata una motonave adibita al trasporto di prodotti petroliferi da 2.700 Tonn di portata, dalle seguenti caratteristiche tecniche principali: lunghezza fuori tutto 74 metri, larghezza 14,80 metri. La bettolina, con capacità di carico da 2400 mc delle cisterne, ha una motorizzazione fornita da 2 motori da 883 kw a 850 RPM, che assicurano una velocità massima di 11 nodi.

"Sembrava una missione impossibile data la situazione dei fondali ma con maestria e professionalità lo staff del cantiere è riuscito a dimostrare ancora una volta le proprie qualità" racconta a *Ship2Shore*, con giustificata enfasi, Giacalone che poi si lascia andare ad una constatazione velatamente polemica. "Nonostante le numerose

difficoltà che abbiamo dovuto sopportare ingiustamente, volte a distruggere la storia di un Cantiere che da oltre sessant'anni ha realizzato i più bei gioielli del mare, abbiamo continuato a credere nel nostro lavoro con l'entusiasmo e la professionalità che ci ha sempre contraddistinto negli anni, riuscendo anche ad ampliare l'attività, acquisendo anche il Cantiere Navale di Trapani".

La nuova costruzione di prossimo approntamento che è il [completamento della quarta unità](#) a completare il poker ordinato all'epoca dall'armatore toscano [D'Alesio di Livorno](#) - andrà alla compagnia di navigazione palermitana Adormare Srl, presente sul mercato di riferimento da tre generazioni, e nata dall'esperienza dei fratelli Adorno. L'unità tanker sarà consegnata tra un paio di mesi e dovrebbe andare ad operare con base nel porto di Palermo oppure essere noleggiata.

Azienda leader nell'ambito delle opere marittime per la cui esecuzione è attestata SOA per importo illimitato, Adormare ha tre distinti rami operativi: armamento marittimo, ove opera con il trasporto via mare di prodotti alimentari, in particolare fra il Brasile e la costa atlantica del continente africano; cantieristica, in cui si è specializzata nella attività di manutenzione e riparazione vettori marittimi; costruzioni marittime, con specializzazione nelle infrastrutture portuali complesse, nelle opere di difesa costiera, nelle escavazioni e dragaggi.

Ma il compimento di un progetto iniziato alcuni anni fa segna solo il primo step della ripartenza di Giacalone, che già guata nuove commesse.

"Siamo pronti per portare avanti l'assem-

blaggio di 2 navi da 3.300 dwt; trattasi di bunker tanker che sono frutto della linea di progetto messa a punto dalla nostra società alcuni anni fa" precisa l'imprenditore trapanese, che - prima degli incresciosi fatti della fine dello scorso decennio - aveva stipulato una commessa anche con l'armatore genovese Ottavio Novella.

"Sono navi di qualità, progetti che hanno un valore di mercato intorno ai 9 milioni di euro".

Giacalone, che opera nel settore della cantieristica navale da oltre trent'anni, cresciuto a fianco del padre Michele, maestro d'ascia, ha realizzato costruzioni quali pescherecci, chiatte per il trasporto fluviale, spintori, rimorchiatori (alcuni per il ministero della difesa), ben 11 motovedette per il Ministero dell'Interno, cisterne trasporto gasolio per il Ministero della Difesa, bacini galleggianti, pontoni, traghetti per il trasporto di passeggeri e automezzi, tonniere d'altura, oltre



Nicolò Giacalone

al fiore all'occhiello delle navi cisterna da 3.000 dwt. Giacalone Shipyard Srl, che può ottemperare alla costruzione di naviglio fino ad una lunghezza di 130 circa metri (oltre alla riparazione e alla trasformazione navale), nel settembre 2014 ha sottoscritto con l'Istituto per l'Ambiente Marino Costiero - CNR Consiglio Nazionale delle

Ricerche con sede a Napoli - un contratto per la realizzazione di un prototipo di Piattaforma Galleggiante Veloce con doppio sistema di motorizzazione realizzate in modo da rendere possibile il trasferimento veloce in zona operativa di moduli di laboratorio intercambiabili in Shelters ISO20 autosollevanti ed espandibili e consentire le successive operazioni tecnico scientifiche a velocità adeguata. La consegna del mezzo speciale, denominato Rosanna F, è avvenuto nell'estate 2015, e si è trattato in pratica dell'ultima newbuilding costruita a Mazara del Vallo.

segue a pag. 18





segue da pag. 17

Nell'ottobre 2015 la Giacalone Shipyard Srl ha acquisito un appalto strutturale per la nave da ricerca N/R OGS Explora cui, dopo i lavori effettuati, è stata assegnata la notazione di classe R.I.N.A. di nave SPS (Special Purpose Ships) per conto dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale con sede a Trieste.

L'area del Cantiere sito sul Lungomare Fata Morgana copre una superficie di 15.400 mq, dispone di 100 metri di banchina completa di bitte di ormeggio e parabordi e di 3

scali di alaggio da 100 metri di lunghezza cadauno, essendo dotata di attrezzature di officina e mezzi di sollevamento idonei alla realizzazione delle proprie costruzioni.

Nella Via Selinunte sorge la seconda area produttiva con una superficie di 4.178 mq e dispone di una banchina di ormeggio di 90 metri e 4 scali di alaggio da 50 metri di lunghezza.

Mentre nel doppio sito di Mazara del Vallo è concentrata l'attività caratteristica di produzione, a Trapani, in una porzione

dell'ampia area che faceva una volta capo al CNT di Giuseppe D'Angelo, Giacalone ha insediato un servizio di refitting. "Abbiamo a disposizione una parte, circa 10.000 mq, tutta dedicata all'attività di rimessaggio, che svolgiamo anche grazie all'ausilio di un travel lift da 350 Tonn per tutte le operazioni di alaggio e varo per motopesca e navi passeggeri che avevamo acquistato un paio di anni fa. Qui abbiamo investito complessivamente circa 1,5 milioni di euro, anche se avremmo voluto fare di più" afferma Giacalone, che lamenta la carenza di manodopera specializzata. "Abbiamo cercato dei saldatori da prendere dal personale in precedenza con CNT, ma erano stati tutti integrati in Liberty Lines. È chiaro che il sito di Trapani ci può interessare anche per grandi riparazioni – anche se il bacino galleggiante, proprietà della Regione Sicilia – non è ancora utilizzabile perché mancano alcune opere fondamentali" spiega l'imprenditore che non nasconde la possibilità di partecipare ad un'eventuale gara per assegnazione di parte dell'area.

In effetti questo ampio spazio di banchina è oggetto di attenzioni molteplici.

In teoria l'ex CNT era stato assegnato alla Marinedi dell'imprenditore romano Renato Marconi, attivo nella marina e nel refitting di yacht, ma l'assegnazione era [poi stata stoppata tre anni fa](#).

La concessione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per 29 anni

alla Srl di Roma e alla associata Servizi Nautici - al termine di una gara su cui tuttavia c'è successivamente stato un ricorso al TAR romano di uno dei due soggetti soccombenti – non si è di fatto mai concretizzata per motivi ufficialmente mai spiegati. Secondo fonti locali, sarebbero stati trovati nei fondali elementi riferibili a rifiuti per i quali l'autorità avrebbe richiesto ai pretendenti una onerosa bonifica. Nell'attesa che questi facessero i propri calcoli, si è insediata a Palermo l'AdSP che ha giurisdizione anche sul porto di Trapani, e dunque è verosimile che l'ente portuale guidato dal presidente Pasqualino Monti voglia mettere

il proprio 'gradimento' sul provvedimento di concessione di una risorsa fisica così ampia e bramata da tanti nello scalo della parte occidentale siciliana.

In questa impasse si è prontamente inserito Giacalone, il quale ha ottenuto di avere a disposizione una parte minore dell'area dei vecchi cantieri navali, rinnovando la sua utilizzazione mediante una serie di autorizzazioni (con scadenze relativamente vicine) rinnovate nel tempo.

Il tutto naturalmente in attesa che venga fatta chiarezza definitiva sulla destinazione d'uso delle banchine.

Angelo Scorza

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



Imbarco Gru Cingolata e materiale vario per il Sud America



IL SERVIZIO DI ORMEGGIO DOPO IL REGOLAMENTO EUROPEO 2017/352. IL CONVEGNO NAZIONALE ANGOPI RICHIAMA A TRIESTE OSPITI E RELATORI DI RILIEVO INTERNAZIONALE



Cesare Guidi, presidente ANGOPI: «Il Regolamento europeo sancisce definitivamente il legame del servizio di ormeggio con la sicurezza». E sul salvataggio in mare dei migranti osserva: «Vedo un clima che mi preoccupa. La legge del mare prescrive che chi è in mare ed è in pericolo va salvato».



La scelta della città di Trieste come luogo dove organizzare il tradizionale appuntamento itinerante dell'ANGOPI è stata dovuta alla particolare ricorrenza che ha interessato la locale Società cooperativa/Gruppo ormeggiatori, che quest'anno ha celebrato i cento anni dalla sua costituzione. Lo speciale anniversario, adeguatamente festeggiato con un particolare evento svoltosi a Porto Piccolo alla presenza di autorevoli rappresentanti della portualità triestina, dell'Amministrazione locale e centrale e della politica, ha avuto poi la sua giusta cornice con il convegno organizzato presso la Stazione Marittima con la partecipazione delle Associazioni internazionale ed europea degli ormeggiatori e dei loro associati.

A pochi mesi dalla piena entrata in vigore del Regolamento UE 2017/352 sui servizi portuali, l'evento ha voluto promuovere un primo confronto fra rappresentanti delle Amministrazioni degli Stati Membri, del mondo accademico e della Commissione Europea, sull'impatto della normativa unionale nell'ordinamento dei singoli Stati Membri.

Nella sua relazione introduttiva il Presidente ANGOPI, **Cesare Guidi**, ha ricordato l'importante risultato conseguito in sede europea, avendo il citato Regolamento definitivamente riconosciuto il servizio di ormeggio come funzionale alla sicurezza della navigazione. Il medesimo provvedimento ha anche introdotto per i lavoratori impiegati nei servizi portuali l'obbligo di formazione continua, che nel caso degli ormeggiatori ha contribuito a motivare l'istituzione di un Certificato di competenza, specifico della categoria. Nella sua relazione Guidi non ha mancato di richiamare la centralità dell'uomo, tema questo ripreso da molti degli illustri oratori che si sono succeduti, a partire dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, **Zeno D'Agostino**.

Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, **Giovanni Pettorino**, ha, fra l'altro, esortato l'Amministrazione nelle sue articolazioni centrali e periferiche ad operare in modo da non lasciare spazi di intervento a soggetti terzi, sottolineando come la disciplina codicistica poggia su un delicato equilibrio di poteri che non può essere alterato.

L'impatto della normativa europea su quella nazionale è stato l'oggetto degli interventi di **Nikolaos Spanos**, per la Grecia e **Victor Schoenmakers**, per l'Olanda.

Avvincente è stato il confronto accademico tra **Erik Van Hooydonk**, professore all'Università di Ghent, e **Sergio Maria Carbone**, professore emerito del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Genova. Quest'ultimo ha ricordato i vantaggi economici per l'utenza derivanti dal modello organizzativo italiano, coerente con i principi unionali ed in grado di evitare la moltiplicazione dei costi per la prestazione del servizio. Parte del suo intervento è stata pure dedicata alla difesa del ruolo pubblico dei porti, caratteristica divenuta quanto mai essenziale per garantire il controllo della catena logistica, in considerazione dei sempre più frequenti processi di integrazione orizzontale e verticale in atto nel settore dei trasporti e della logistica.

Visto l'approssimarsi dell'appuntamento elettorale, uno spazio del convegno è stato pure dedicato a due candidati alle prossime elezioni, **Isabella De Monte** del Pd e **Marco Zullo** del Movimento 5 Stelle. La De Monte si è detta convinta che l'idea di una funzione pubblica del servizio di ormeggio e la centralità della sicurezza siano elementi imprescindibili, manifestando il proprio compiacimento per il fatto che il modello italiano di ormeggio sia preso a riferimento a livello europeo. Marco Zullo ha manifestato l'auspicio di una diversa Europa, costruita partendo dalla centralità dell'uomo.

Gli interessanti lavori sono stati conclusi dal rappresentante della DG Move, **José Fernandez Garcia**, il quale ha, in particolare, evidenziato l'intendimento della Commissione di non procedere con nuove proposte normative per il settore, essendo ora la richiamata DG attenta a valutare i quesiti che sta ricevendo dalle parti interessate sull'effettiva portata delle norme del Regolamento 2017/352.

ANGOPI. LA LEGGE DEL MARE COME MISSIONE.



www.angopi.eu

Ente Bacini, a decidere sarà un perito che lavora con Fincantieri

Marinò è nel comitato scientifico del Cetena, controllata del gruppo in corsa per la gestione dell'area delle riparazioni genovese. Ma per il Consiglio di Stato nulla osta. Verdetto rinviato di 4 mesi

Uno dei due periti che decideranno il futuro della gara per il controllo di Ente Bacini, fra i cui aspiranti c'è anche Fincantieri, è uno dei membri del comitato scientifico di Cetena, società di ricerca da Fincantieri controllata.

Ciononostante, il Consiglio di Stato ha rigettato l'istanza di ricasazione presentata da Zincaf a carico di Alberto Marinò. Il professore dell'Università di Trieste è uno dei due accademici a cui il Consiglio di Stato ha affidato [l'approfondimento tecnico](#) ritenuto necessario per deliberare sulla sentenza del TAR di Genova che aveva annullato la gara bandita dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova per affidare a un privato la gestione delle 5 vasche di carenaggio e delle aree limitrofe del capoluogo ligure.

La procedura era stata in prima battuta aggiudicata all'[unico offerente](#), assegnando la gestione per 25 anni (controvalore di 187 milioni di euro) alla cordata Amico, Fincantieri, GIN Genova Industrie Navali. Il TAR però aveva [annullato](#) tutto, accogliendo il ricorso di E. Polipodio e considerando invece inammissibile quello analogo di Zincaf, entrambe



società genovesi del comparto. Quest'ultima si è appellata e, nell'attesa, ha contestato la nomina peritale di Marinò. Secondo i giudici, però, la ricasazione "non è meritevole di accoglimento", perché immotivata sotto un profilo procedurale e perché "non sussistono gravi ragioni di convenienza: sia perché il verificatore è stato nominato componente di un comitato a carattere tecnico-scientifico, senza poteri decisori, sia perché la nomina è stata fatta in rappresentanza dell'Università; comunque

la partecipazione al Comitato tecnico scientifico di Cetena S.p.A. non è svolta con rapporto di dipendenza da Fincantieri S.p.A. (Fincantieri ha precisato che nessun compenso è previsto, *nda*), né vi è prova alcuna che il prof. ing. Marinò sia 'commensale abituale dell'Amministratore delegato di Fincantieri S.p.A.', come sostenuto dalla società istante per la ricasazione".

Rigettata anche la richiesta di ricasare l'altro professore del medesimo ateneo nominato dal Consiglio di Stato, Romeo Danielis, basata, si evince dall'ordinanza di rigetto, sul fatto che "è professore presso l'Università degli Studi di Trieste, luogo in cui Fincantieri S.p.A. ha gli uffici della sede legale".

Anche in ragione dell'istanza di ricasazione, il Consiglio di Stato ha accolto la richiesta dei periti di prorogare i tempi della loro attività, spostandone il termine a metà settembre e fissando la discussione di merito a metà novembre.

Andrea Moizo

In arrivo nel 2022 la prima nave da crociera in tutto e per tutto cinese

China Merchants realizzerà in totale due unità di medie dimensioni (con opzione per altre due) per Shanghai Style Cruise Industry Development, compagnia che offrirà itinerari al largo del paese

China Merchants Heavy Industry si è aggiudicata un contratto per realizzare due navi da crociera (con un'opzione per ulteriori due) destinate a Shanghai Style Cruise Industry Development Co., società che si occuperà della loro gestione offrendo itinerari nel Mar Cinese Meridionale.

Nel dettaglio le navi, con 37.000 tonnellate di stazza lorda, verranno realizzate da CMHI nel suo stabilimento di Haimen, saranno lunghe 204 metri per 27 metri di larghezza, avranno pescaggio di 9 metri e saranno dotate di 12 ponti. Potranno ospitare 660 passeggeri in 267 cabine vista mare, e saranno classificate dalla cinese CCS e da Bureau Veritas.

Per il gruppo si tratta del primo ordine ricevuto da un cliente suo connazionale: recentemente CMHI ha avviato una [collaborazione con i norvegesi di Viking Cruises](#) con l'obiettivo di dare vita a una compagnia che offrirà "crocieri in tutto il

mondo alla clientela cinese" e nelle scorse settimane ha anche annunciato la firma di un contratto con la statunitense SunStone Ship per la costruzione della sua sesta unità di classe Infinity. E anche CSSC, l'altro gruppo cantieristico diretto concorrente di CMHI, per il lancio delle prime unità come noto si è 'associato' a Carnival, Fincantieri e Costa Crociere.

L'accordo di China Merchants con Style Cruise rappresenta però appunto una novità perché non vede il coinvolgimento di operatori non cinesi (salvo, riferisce *Cruise Industry News*, uno zampino di Tillberg Design, studio svedese che avrebbe collaborato al progetto, verosimilmente nell'ideazione degli interni) ed è pertanto un ulteriore passo avanti nella strada verso l'indipendenza dai partner occidentali che il nascente settore crocieristico cinese va perseguendo da tempo.

F.M.



Novità in ambito offshore per ENI e Saipem

Il contractor ha ottenuto due commesse in Norvegia e Medio Oriente, mentre alla major di San Donato è stata assegnata una licenza esplorativa in Argentina

Novità in ambito offshore per le due aziende italiane ENI e Saipem, che hanno ottenuto rispettivamente una nuova licenza esplorativa in Argentina e nuovi contratti per attività di drilling in Norvegia e Medio Oriente.

Per quanto riguarda il contractor di San Donato Milanese, il primo incarico arriva da Repsol Norge AS ed è relativo alla perforazione di un pozzo. Le operazioni inizieranno nel terzo trimestre 2019 e con

l'utilizzo del mezzo navale semisommergibile di sesta generazione Scarabeo 8, unità di perforazione in grado di operare in ambienti difficili.

Il secondo incarico, in terra mediorientale, ha durata triennale e inizierà nel quarto trimestre 2019. Per l'esecuzione di questo contratto Saipem utilizzerà un jack-up altamente specializzato.

Il valore complessivo delle due commesse – come rivela la stessa Saipem – ammonta

a circa 100 milioni di dollari.

L'ENI è risultata invece, a seguito del Bid Round Internazionale "Ronda Costa Afuera n. 1" che si è tenuto il 16 aprile 2019, la vincitrice – in un consorzio di cui la corporation italiana è socia di riferimento con l'80%, insieme a Tecpetrol S.A. e Mitsui & Co. Ltd., ognuna con il 10% - della licenza esplorativa per il blocco MLO 124.

Il Blocco MLO 124 – spiega la stessa



ENI in una nota – è localizzato nel Bacino delle Malvinas, nell'offshore meridionale dell'Argentina, a circa 100 km dalla costa, e copre un'area di 4.418 km quadrati in profondità d'acqua che vanno da meno di

100m a 650m.

L'attività prevista nei quattro anni della 'Prima Fase del Periodo Esplorativo' consiste principalmente nell'acquisizione di prospezione geofisica tridimensionale sull'intera area del blocco e altri rilievi geofisici con metodi potenziali.

ENI è presente in Argentina dal 1991 con la sua controllata ENI Argentina Exploración y Explotación S.A., che detiene il 30% di interesse partecipativo nella concessione offshore "Tauro-Sirius", nelle acque poco profonde della Terra del Fuoco.

LOGISTICA

22/05/2019

Trasporto di carbone da Portovesme, ENEL alla ricerca di un operatore

La gara, del valore di 4,2 milioni di euro per 12 mesi, prevede anche la gestione di due depositi



Cercasi società per il trasporto di carbone e biomasse dalla banchina commerciale di Portovesme alla centrale elettrica di Sulcis. La ricerca è dell'ENEL, che gestisce l'impianto termoelettrico, situato a poca distanza dallo scalo, e che per questa attività, inclusa anche la gestione di due depositi in cui ospitare le due rinfuse, ha bandito una gara del valore stimato di 4,2 milioni di euro. Precisamente le attività ricomprese nel bando con il quale viene avviata una 'procedura negoziata con previo avviso di indizione di gara' sono il "trasporto con autocarri del carbone e delle biomasse legnose" dal porto di Portovesme ai rispettivi depositi della centrale, la gestione del deposito carbone "inclusa la messa a parco del carbone con formazione dei cumuli, la movimentazione all'interno del parco e la ripresa dello

stesso per alimentazione dei gruppi" e del deposito biomasse "inclusa la messa a parco delle biomasse all'interno degli stalli con formazione dei cumuli, la movimentazione all'interno del parco, la ripresa per alimentazione dei gruppi, l'attività di cippatura della biomassa legnose proveniente dai vagli del Gruppo 2".

Attività per le quali si richiede al soggetto che sarà individuato - sia esso società o consorzio - la disponibilità di un parco mezzi in cui devono necessariamente far parte otto autocarri con cassone ribaltabile, tre mezzi d'opera con cassone ribaltabile più numerosi altri macchinari. Il contratto, della durata di 12 mesi (con opzione per ulteriori 12) come detto ha un valore di 4,2 milioni di euro, e il termine ultimo per la presentazione delle offerte è il 30 maggio.

MSC investe nel suo terminal container alle Canarie

Accordo tra il gruppo e l'autorità portuale di Las Palmas per lo sviluppo dello scalo come nodo dei traffici con l'Africa occidentale

Ammonta a circa 9 milioni di euro l'investimento previsto dall'accordo raggiunto la scorsa settimana tra il gruppo MSC e la APLP, l'autorità portuale di Las Palmas.

L'obiettivo dell'intesa, hanno spiegato, è quello di rafforzare il ruolo di Gran Canaria, isola che ospita lo

scalo principale dell'arcipelago, come punto di riferimento per i traffici marittimi con l'Africa occidentale. Il meeting, come spesso accade per gli accordi stretti dal gruppo di Gianluigi Aponte, si è svolto in 'casa MSC', ovvero a Ginevra, dove il CEO Diego Aponte, con il vicepresidente, Raffa-

ele Porzio, la delegata per le Canarie Carmen Moreno e il direttore esecutivo del terminal Operaciones Portuarias Canarias Jan Novak hanno ricevuto i rappresentanti dell'authority spagnola, il presidente Juan José Cardona e il direttore commerciale Juan Francisco Martín, che da parte loro hanno garan-

tito l'impegno a migliorare i servizi portuali dello scalo.

Nel dettaglio, l'intesa prevede che MSC investa in Operaciones Portuarias Canarias S.A. (OPCSA), terminal container già interamente controllato dalla 'sua' TIL (dopo che nel 2017 ne aveva rilevato il 45% che fino a quel momento era stato in mano a Noatum Ports) e che è anche il più grande presente nell'arcipelago, circa 9 milioni di euro che saranno destinati a supportare lo sviluppo della struttura nell'arco di

8 anni, in particolare riordinando gli accessi, offrendo maggiore capacità di ormeggio e facendo spazio a nuove gru.

Stando al sito web di TIL, attualmente OPCSA si sviluppa su un'area di 51 ettari, ha capacità di movimentazione di 1,3 milioni di TEU, dispone di fondali profondi 18 metri e di 8 gru ship-to-shore, su banchine che misurano complessivamente 1.790 metri, e può accogliere navi con massimo 14.000 TEU di capacità.



Maximise fuel efficiency with HEMPEL SHAPE

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

SHAPE.hempel.com



Conference hosted by:

the Italian Trade Agency together with Italian
Ports and Freight Villages

5 June 2019

from 10 am to 1 pm
Hall B, Room 21

"Why Invest in Italian Ports and Freight villages. A country which is a natural hub in the MED"

With the participation of high level international speakers.

Please confirm by email:

hitech.invest.berlin@ice.it and

info@assoporti.it by May 31st

join the **ITALIAN PORTS ASSOCIATION**

at TRANSPORT LOGISTIC 2019

Hall B3 stand 218

June 4th to June 7th

Italy - One country, all the logistics

Il gestore dei servizi dell'ultimo miglio ora è tutta di RFI

Ceduta da Merci Italia Intermodal (l'ex CEMAT) l'ultima quota dell'11% di Terminali Italia, dallo scorso autunno guidata dal nuovo CEO Acquaro, 25 anni di esperienza nel Gruppo Ferrovie dello Stato

Terminali Italia Srl è adesso tutta di RFI Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), dopo che quest'ultima esattamente un mese fa ha acquistato la quota (10,996%) del capitale posseduta da Merci Italia Intermodal Spa - ovvero la vecchia CEMAT, costituita nel 1953 ed a cui nel 1976 era stato affidato il ruolo di società nazionale per il Trasporto Combinato Strada Rotaia - diventandone così Socio Unico.

Si è dunque perfezionata la transizione di una realtà nata nel 2008 col precipuo ruolo di Gestore Unico dei servizi dell'ultimo miglio ferroviario, quali Handling e da qualche anno, anche il Servizio di Manovra, garantendo l'accesso al servizio, a uguali condizioni, a chiunque ne faccia richiesta.

Di fatto Terminali Italia è nata dallo *spin-off* della Divisione terminalistica di altri

operatori multimodali (fra i quali CEMAT e Nord Est Terminal), per consentire la gestione integrata dei servizi terminalistici in alcuni siti di proprietà di RFI ritenuti strategici per il trasporto intermodale, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 188/2003.

Attualmente la Società è operativa in 14 Terminali distribuiti lungo tutta la penisola: Bari Ferruccio, Bologna Interporto, Brescia Scalo, Brindisi, Castelguelfo, Catania Bicocca, Gela, Livorno Guasticce, Maddaloni Marcianise, Milano Segrate, Roma Smistamento, Torino Orbassano, Verona Quadrante Europa, Villa Selva.

Il servizio di manovra attualmente è attivo presso i comprensori ferroviari degli Impianti di Verona Quadrante Europa, Bologna Interporto e Bari Lamasinata, dove Terminali Italia opera direttamente o

indirettamente quale Gestore Unico della Manovra ai sensi della Delibera 18/2017 ART.

“Terminali Italia nasce ed opera per offrire al mercato servizi di terminalizzazione sviluppati all'interno di una logica di sistema; in particolare, attraverso l'accesso capillare alla Rete gestita da RFI, l'obiettivo è favorire l'integrazione modale gomma-ferro per incrementare l'utilizzo del sistema ferroviario sulle medie-lunghe distanze” spiega Giuseppe Acquaro, dallo scorso ottobre nominato Amministratore Delegato di Terminali Italia dal CDA, che ha ringraziato il predecessore Mario Castaldo per l'ottimo lavoro svolto in questi anni.

Il nuovo CEO, laureato in Ingegneria Elettrotecnica presso l'Università degli Studi di Palermo nel 1989, era stato assunto dal Gruppo Ferrovie dello Stato



Giuseppe Acquaro

nel 1993, iniziando nel settore della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria di terra, fino a divenire nel 1999 responsabile del nodo ferroviario di Milano, dal 2004 della Lombardia e dal 2008 del Piemonte e della Valle d'Aosta. Nel 2013 Acquaro diviene Responsabile della Sicurezza di Rete di RFI, struttura di staff dell'AD di RFI; nell'ambito di questo incarico acquisisce significativa competenza nel campo dei sistemi di gestione per la sicurezza ferroviaria, grazie alla quale ottiene per RFI dapprima l'autorizzazione di Sicurezza rilasciata dalla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e quindi la certificazione secondo gli standard ISO 9001:2015 (sicurezza e qualità) e 14001:2015 (ambiente).

“Dopo un primo periodo di strutturazione, oggi Terminali Italia vanta un'organizzazione *smart* che permette di offrire la migliore soluzione alle esigenze dei clienti in termini di attenzione alla qualità del prodotto/servizio fornito, ampliamento della gamma dei servizi erogati nei terminal funzionali ai bisogni dei propri clienti, revisione periodica dei processi industriali per verificarne l'adeguatezza in relazione ai cambiamenti del mercato” spiega ancora il manager di origine siciliana.

In tale contesto la Società pone la massima attenzione alla gestione sicura delle proprie attività e a tal proposito è in possesso della Certificazione UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2008 ed ha in corso di acquisizione il Certificato di Sicurezza come Impresa di Manovra rilasciato dall'ANSF e la certificazione UNI EN ISO 45001:2018 relativa alla sicurezza dei lavoratori.

“La nostra strategia d'impresa prevede il cambiamento di prospettiva della gestione in un'ottica di crescita, prevedendo nuovi investimenti e business con acquisizione di nuovi clienti, offrendo nuovi servizi, dove ora non presenti; ma soprattutto, l'obiettivo è l'espansione del perimetro di fornitura dei servizi core nel complessivo network nazionale”.

Nel 2018 Terminali Italia ha movimentato

segue a pag.25



DNV·GL

MARITIME ACADEMY ITALY

YOUR TRUSTED PARTNER FOR MARITIME TRAINING

Phone: (39) 010 587492, Fax: (39) 010 593230, e-mail: academy.italy@dnvgl.com



segue da pag.24

720.143 Unità di Trasporto Intermodale, di cui 337.185 a Verona presso il Quadrante Europa; il parco mezzi consta di 35 reach stacker, 5 gru a portale, 3 carroponete, 9 Mafi e 5 locomotive per manovra.

L'attuale organizzazione ha 166 addetti e il fatturato del 2018 è stato di 31.700.000, in linea con i 2017 (mentre il 2016 aveva registrato circa 2 milioni di fatturato in più).

“I modelli industriali ed organizzativi adottati da Terminali Italia hanno come obiettivo primario la massimizzazione della competitività della modalità ferroviaria, ferma restando una gestione economicamente sostenibile delle proprie attività. In coerenza con tale approccio la Società, in relazione ai volumi di produzione, utilizza di volta in volta le migliori partnership commerciali onde erogare servizi di mas-

sima qualità al minor prezzo possibile” spiega ancora Acquaro. “Obiettivo strategico è il completamento della costituzione del ‘Gestore Unico dei Servizi’, con l’acquisizione del servizio di manovra in più impianti, così che all’interno del network strategico del Gestore dell’Infrastruttura si possa garantire servizi all’avanguardia e con qualità di standard Europeo.

Terminali Italia valuta inoltre la possibilità di ampliare il network di terminali da gestire al fine di offrire una maggior copertura della rete ferroviaria nazionale”. Fondamento del rapporto RFI-Terminali Italia è il ‘contratto di affidamento delle attività terminalistiche’ del 30 luglio 2008, poi novato nel 2013, che stabilisce che Terminali Italia, presso i Terminal pubblici di RFI, fornisca a tutti gli operatori del mercato richiedenti, a parità di condizioni

e senza discriminazione alcuna, i servizi terminalistici dell’ultimo miglio (accesso, tiri gru, sosta minima per carri e unità di trasporto intermodale e, ove previsto, il servizio di manovra ferroviaria).

Con la stessa logica di servizio equo e non discriminatorio, la società è attiva anche in terminal intermodali di proprietà di altre società del Gruppo FS Italiane e non; attività eseguite secondo tariffe a mercato in grado di garantire un equilibrio economico-finanziario nel rispetto degli obblighi pubblicitari imposti dalla normativa vigente in capo al Gestore dell’Infrastruttura ed agli Operatori d’impianto.

“L’impegno costante della Società è nel miglioramento continuo dell’offerta di servizi alla clientela attraverso lo sviluppo di una politica commerciale in grado di rispondere fino in fondo alle esigenze

degli MTO” spiega ancora il management della società statale, che tra i clienti può annoverare: Mercitalia Intermodal, TX Logistik, Lineas, Versalis, Lotras, Hupac, Nuovo Operatore Intermodale, GTS, Five Logistics e Arcese Trasporti.

Ad aprile Terminali Italia è stata impegnata nella missione ER.I.C. Emilia-Romagna Intermodal Cluster, evento curato e organizzato dalla Fondazione ITL e con il patrocinio della Regione Emilia-Romagna, svoltosi nel Land tedesco dell’Assia tra Francoforte e Wiesbaden con l’obiettivo di presentare le realtà intermodali più importanti dell’Emilia-Romagna e promuovere la loro attrattività come destinazione finale

per i traffici ferroviari europei.

La società ha partecipato ad una sessione di incontri B2B con aziende del territorio tedesco e in tale occasione ha promosso il Network e il servizio integrato che offre al mercato nazionale ed internazionale. Nell’ambito del ventennale del protocollo d’intesa tra la Regione Emilia-Romagna e il Land tedesco, la delegazione italiana è stata ricevuta da Mark Weinmeister, Sottosegretario di Stato per gli affari europei, e da Schuster rappresentante del Ministero dell’economia, energia e trasporti, per esplorare future aree di collaborazione nell’ambito della mobilità sostenibile.

Angelo Scorza



**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



Al via il servizio di GTS da Costa Morena est a Bologna

L'operatore barese gestirà il traffico via treno dalla piattaforma intermodale del porto di Brindisi, che recentemente è stata dotata di raccordo ferroviario

Ha preso ufficialmente il via lo scorso 24 maggio il primo collegamento ferroviario che, servendosi del nuovo raccordo ferroviario di Costa Morena est,

metterà in relazione il porto di Brindisi con l'interporto di Bologna. Il servizio è stato presentato ufficialmente pochi giorni fa dalla AdSP MAM,

alla presenza di vari rappresentanti istituzionali e di Nicola Muciaccia, presidente dell'impresa ferroviaria GTS, che lo opererà. Nell'occasione l'authority spiegava di voler "rendere il porto di Brindisi un *hub* internazionale per la logistica integrata" a beneficio "non solo dei traffici portuali, ma anche delle numerose imprese presenti nella zona industriale brindisina".

Secondo quanto annunciato ora dall'interporto di Bologna, il collegamento all'avvio verrà effettuato una volta a settimana. La circolazione "in discesa" partirà ogni giovedì, con arrivo previsto nella giornata di venerdì; la ripartenza avverrà il giorno stesso in serata.



Mercitalia Intermodal rinforza l'asse nord-sud

Aumentata la frequenza dei collegamenti Milano – Catania e Busto Arsizio – Bari Ferruccio



Nuove circolazioni sulla direttrice nord – sud per Mercitalia Intermodal. La società, parte del gruppo Trenitalia, ha incrementato la frequenza del collegamento Milano Smistamento – Catania Bicocca, che oggi effet-

tua quindi 6 round-trip settimanali. Lo stesso è avvenuto per il servizio Busto Arsizio – Bari Ferruccio, anch'esso passato da 5 a 6 circolazioni alla settimana. Entrambe le variazioni sono state introdotte nella seconda metà del mese di maggio.

Mississippi loading per Bedeschi

Cargill ha richiesto al produttore veneto un sistema shuttle per il caricamento di semi e granaglie che servirà le navi in transito lungo il fiume, ormeggiate nei pressi di New Orleans



Cargill ha commissionato a Bedeschi un sistema shuttle per il caricamento di granaglie e semi oleosi su navi, per una sua struttura già esistente che opera lungo il Mississippi. L'ordine si inserisce in un progetto più ampio che prevede il rinnovamento dello stabilimento, situato precisamente a Westwego, in Louisiana, nei pressi di New Orleans.

Il produttore veneto ha spiegato che – tramite la sua filiale statunitense, che ha sede a Deerfield Beach in Florida – si occuperà delle attività di ingegneria, realizzazione, installazione e commissioning dell'impianto, che potrà caricare 2.200 tonnellate all'ora su navi con portata di massimo 120.000 DWT. Tra le caratteristiche del

macchinario, oltre a nastri trasportatori e uno scivolo telescopico antiplovere di tipo Vortex

La struttura sarà preassemblata in Italia e trasportata nell'area di New Orleans in tre parti per minimizzare la fase di stoccaggio dello stabilimento durante l'assemblaggio finale. Si occuperà inoltre dei lavori meccanici ed elettrici necessari per la messa in attività, fornendo dunque a Cargill un prodotto "chiavi in mano". Al progetto collaborerà anche Lanier & Associated, studio di ingegneria che ha sede proprio a New Orleans. Bedeschi ha sottolineato che l'impianto sarà simile a quello installato nel 2015 nel terminal CMT di Convent, situate a poca distanza dal luogo in cui sarà posizionato questo.

Cambio al vertice di Bolloré Logistics Italia

Riccardo Frateschi è stato nominato nuovo direttore generale per le attività nel nostro Paese

Bolloré Logistics ha annunciato la nomina di Riccardo Frateschi come nuovo direttore generale della filiale italiana.

Frateschi entra nel gruppo francese dopo aver maturato una vasta esperienza nel settore della logistica, acquisita grazie alla collaborazione con alcune delle più importanti case di spedizioni italiane.

Nel corso degli ultimi 25 anni ha ricoperto ruoli dirigenziali presso DB Schenker, da direttore commerciale a direttore operativo e direttore aereo regionale Ovest-Europa per Italia, Francia, Spagna e Portogallo. Negli ultimi quattro anni era stato direttore



Riccardo Frateschi

della divisione luxury and fashion di Jas Italy.

Con la nomina di direttore generale Italia presso l'head office di Milano, Riccardo Frateschi è a capo di 6 filiali italiane (Milano, Bologna, Venezia, Firenze, Roma, Ancona) e uno staff di 128 impiegati.

“Il suo incarico riflette l'ambizione della società di acquisire maggiori quote di mercato proponendo un'eccellente e poliedrica offerta di soluzioni logistiche globali alla propria clientela” spiega una nota di Bolloré Logistics.

N.C.

Ancora 20 giorni per esprimersi sul trattamento reclami dei passeggeri marittimi

L'ART ha prorogato fino al 14 giugno il termine per la presentazione di osservazioni

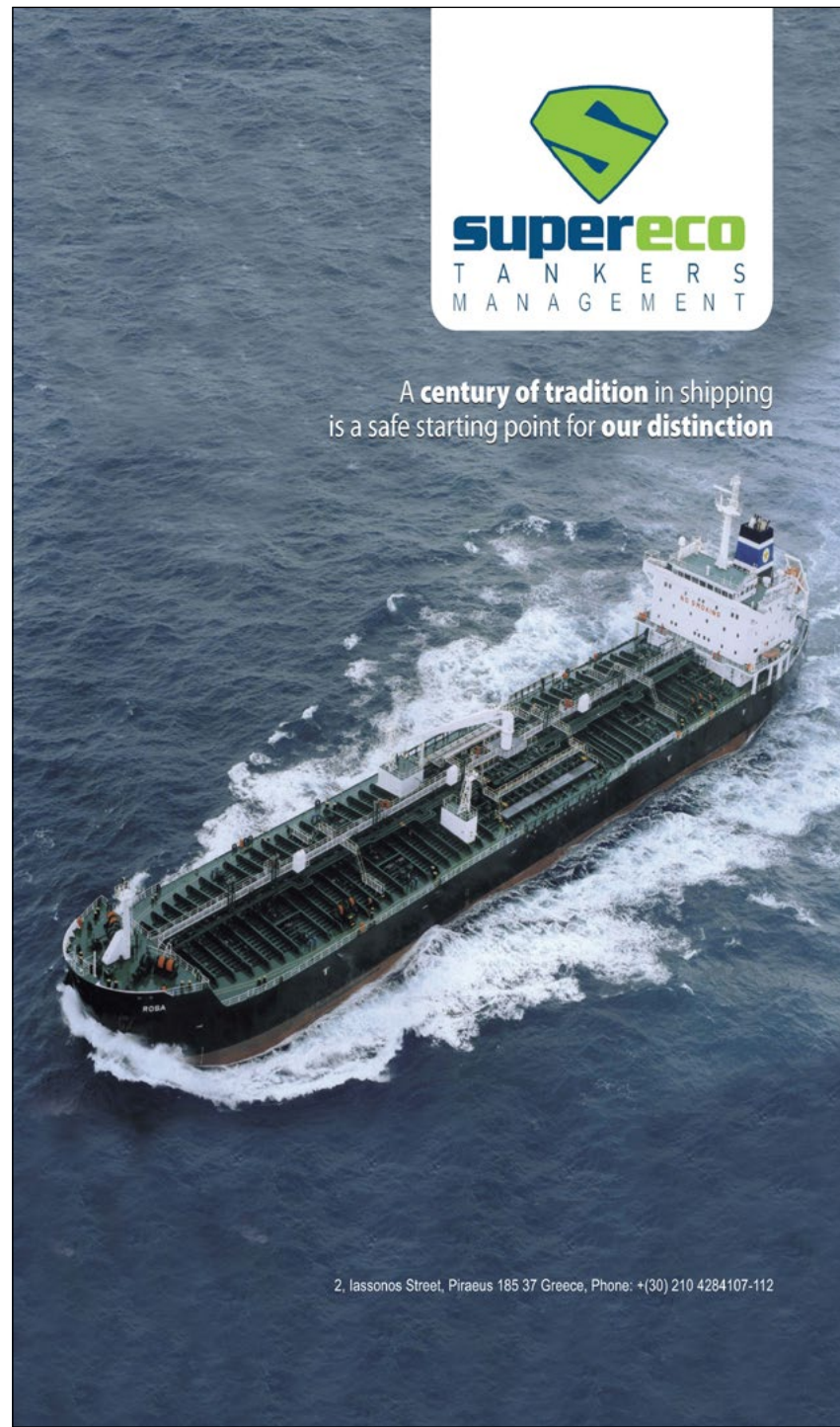


C'è tempo fino al 14 giugno per presentare osservazioni e proposte sullo schema dell'atto di regolazione che ha per oggetto i diritti dei passeggeri del trasporto marittimo (o per vie di navigazione interne) in particolare relativamente al trattamento dei reclami.

Lo ha fatto sapere l'ART, l'Autorità di regolazione dei trasporti, che aveva avviato la consultazione pubblica lo scorso aprile fissando inizialmente la scadenza al 31 maggio e la relativa audizione pubblica al successivo 5 giugno. Anche questo appuntamento, ha spiegato l'authority, è stato ora posticipato e la nuova data da fissare sul calendario è quella del 18 giugno 2019.



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



A Genova si è fatta la storia delle avarie marittime

Un convegno di tre giorni “Condividere il rischio: le avarie marittime dal VI al XXI secolo” presso l’Archivio di Stato dedicato all’analisi dell’evoluzione storica dello strumento utilizzato ancora oggi per ripartire fra armatore, noleggiatore e proprietari del carico i costi dei sinistri

Ha avuto un taglio prettamente storico l’intenso programma congressuale andato in scena a Genova dal 16 al 18 maggio. Presso l’Archivio di Stato si è tenuto il convegno “Condividere il rischio: le avarie marittime dal VI al XXI secolo”, dedicato all’analisi dell’evoluzione storica delle

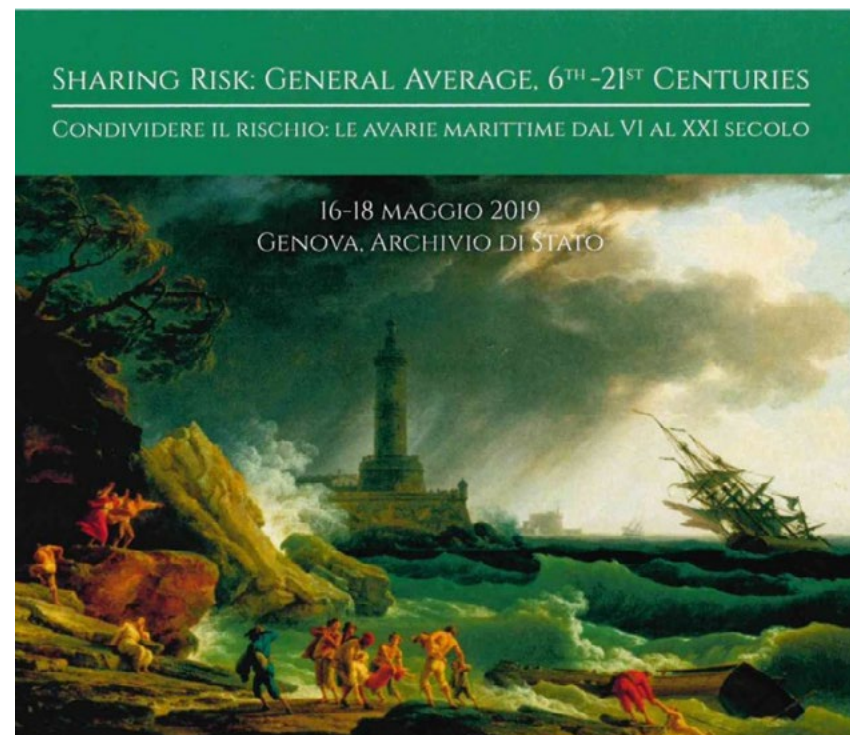
supporto non solo degli studiosi, ma anche dei praticanti di questioni marittime. L’evento ha raccolto il sostegno e patrocinio di numerose istituzioni sia pubbliche che private tra cui il Comune e la Camera di Commercio, l’Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM), l’Associa-

shipping. “Genova è stata scelta come sede per commemorare la figura di Giuseppe Felloni, già Professore Emerito dell’Ateneo genovese e autore di un pionieristico studio sull’argomento”.

Questo importante evento si colloca nell’ambito di un progetto pluriennale di ricerca finanziato dall’Unione Europea, che coinvolge studiosi di ogni parte d’Europa e, per quanto concerne l’ambito locale, fa capo ad alcuni docenti del Dipartimento di Economia dell’Università di Genova: *Average-Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries)*, che nell’occasione ha presentato i risultati preliminari sull’evoluzione di questo istituto nel corso dell’età medievale e moderna nei principali paesi europei e nel mondo islamico.

Le avarie marittime comuni o generali (GA) sono ancora ai giorni nostri uno strumento utilizzato al fine di ripartire proporzionalmente fra tutti i soggetti coinvolti (armatore, noleggiatore e proprietari del carico) i costi generati dal verificarsi di un evento calamitoso nel trasporto di merci via nave: essi comprendono in particolare i danni e le spese conseguenti ad azioni volontarie del comandante per salvare l’imbarcazione e il suo carico, come ad esempio il getto in mare di una parte di esso.

La pratica delle avarie marittime, intese come strumento di ripartizione e di condivisione del rischio, ha origini molto antiche ma è soprattutto a partire dal XVI secolo, grazie all’avvento della cosiddetta era della ‘prima globalizzazione’, che



assume un ruolo di primaria importanza nell’ambito del business connesso all’attività mercantile.

Questa tematica, a lungo trascurata dalla storiografia, è oggi al centro di un articolato progetto internazionale dal carattere spiccatamente multidisciplinare - guidato dalla stessa Fusaro - di durata quinquennale, che ha ottenuto il finanziamento dell’Unione Europea (ERC Consolidator Grant n. 724544).

“Il convegno in oggetto rappresenta una tappa importante all’interno di tale progetto, e si propone di presentare i risultati inerenti lo studio dell’evoluzione di questo istituto nel corso dell’età moderna in alcuni dei principali porti europei sotto il profilo economico, politico e legale, per poi effettuare un interessante e quanto mai attuale confronto con il mondo islamico. Il summit di categoria ha annoverato tra i relatori i membri del team di ricerca facente capo al progetto ERC, nonché stu-

diosi di fama mondiale chiamati a fornire il loro contributo su alcuni temi specifici inerenti il tema in oggetto. A conclusione della tre giorni di lavori si è tenuta una tavola rotonda con la partecipazione di studiosi, giornalisti ed esperti del settore marittimo con l’obiettivo di discutere le problematiche attuali e i possibili scenari futuri legati alla sopravvivenza o meno dell’istituto delle avarie, uno strumento di ripartizione dei rischi di viaggio che ha accompagnato gli operatori del settore per oltre 1500 anni.

Il convegno, tenutosi presso la sede dell’Archivio di Stato di Genova, all’interno del complesso monumentale di Sant’Ignazio, è stato corredato da una mostra avente ad oggetto una selezione di documenti inerenti la navigazione marittima facente capo al porto di Genova nei secoli XVII-XVIII e le denunce di avaria presentate presso le autorità cittadine.

A.S.



avarie marittime comuni o generali (GA), strumento tecnico tuttora in voga in tema di sinistri marittimi.

“Grazie ad un’accurata programmazione da parte delle due università coinvolte, quella di Exeter e quella di Genova, il convegno ha visto la partecipazione di numerosi relatori internazionali e così siamo riusciti a stimolare l’interesse ed il

zione dei Liquidatori di Avarie Marittime (ALAM) e l’Association Mondiale de Dispatcheur (AMD), che hanno dimostrato grande interesse” spiega a *Ship2Shore* la professoressa Maria Fusaro, docente nell’ateneo britannico, che ha preso parte attiva all’organizzazione dell’evento, che ha reso Genova per tre giorni capitale di questa specifica nicchia del settore dello

Sulle avarie costruito il database *ante litteram* del Prof. Felloni

Emerito dell'Ateneo genovese, fu autore di un pionieristico lavoro di intelligence documentale

Una sessione specifica del convegno è stata dedicata a Genova e al suo porto, in quanto proprio in questa città oltre 30 anni fa il prof. Giuseppe Felloni, avviando una capillare schedatura della ricchissima documentazione conservata presso l'Archivio di Stato, comprese per primo il valore e le potenzialità di uno studio incentrato sulle pratiche di avaria.

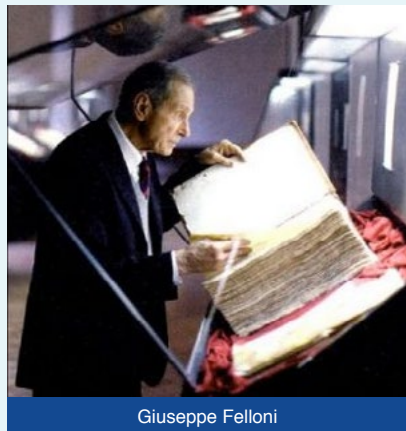
Obiettivo dei colleghi genovesi del professore del Dipartimento di Economia dell'Università di Genova è quello di portare avanti il suo prezioso ma incompiuto lavoro e di rendergli omaggio valorizzando ulteriormente questo innovativo percorso di ricerca attraverso un inquadramento ed un confronto a livello internazionale” spiega Maria Fusaro, Professor of Social and Economic History, Director, Centre for Maritime Historical Studies, University of Exeter.

Felloni fu tra i primi storici, negli anni '80, a riconoscere l'importanza dello studio delle pratiche di avaria generale per la storia marittima, europea ma non solo. Grazie a questo strumento è infatti possibile indagare quantitativamente fenomeni di importanza capitale per la storiografia, come i flussi dei commerci marittimi, i prezzi di trasporto, i costi di costruzione, d'armamento e d'esercizio delle navi, gli utili ed i problemi finanziari delle aziende marittime.

Le pratiche di avaria generale registrate nel porto di Genova, uno dei più importanti scali del Mediterraneo dell'epoca preindustriale, sono oggi conservate presso l'Archivio di Stato di Genova e coprono il periodo dal 1589 alla caduta della Repubblica alla fine del XVIII secolo.

Per oltre un decennio il docente di Storia

Economica del Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova lavorò su questi documenti ideando un formato di scheda cartacea al fine di catalogare ogni caso di avaria in modo uniforme; obiettivo primario era di rendere fruibile una così consistente mole di dati per una analisi approfondita di tutti gli aspetti



Giuseppe Felloni

legati al commercio marittimo facente capo al porto di Genova, in un'ottica di lungo periodo.

Un lavoro molto impegnativo, che nel corso degli anni ha visto coinvolti anche alcuni allievi del professore, oltre che lui stesso (di molte schede si può riconoscere la grafia originale). Con tale metodologia sono stati catalogati circa 3.000 documenti inerenti le denunce e i calcoli di avaria marittima presentati presso le autorità genovesi, conservati nei fondi archivistici dei Notai Giudiziari e dei Conservatori del Mare, dando origine ad altrettante schede cartacee.

L'importanza di questo lavoro è tale che il Centro di studi e documentazione di Storia economica “Archivio Doria”, presso il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova, ha creato un apposito ‘Fondo Felloni’ dove conservare il lavoro di schedatura avviato dal professore: 16 scatole di materiale, dove, oltre alle schede relative alle avarie marittime, sono conservate fotocopie di documenti originali e schedature di altre fonti archivistiche complementari allo studio in oggetto, quali i contratti di noleggio e di cambio marittimo stipulati nel medesimo periodo.

Nonostante l'ampiezza di questa catalogazione, si tratta solo di un inizio.

Il database *ante litteram* su schede cartacee e le indicazioni del professore hanno permesso di risparmiare anni di lavoro e hanno indicato un metodo per la raccolta dei dati e per il loro utilizzo.

Una pratica di avaria è composta essenzialmente da un testimoniale, redatto dal capitano che racconta quali furono i problemi incontrati durante la navigazione che determinarono il verificarsi di un evento calamitoso, ed è corredato da un calcolo ufficiale redatto a Genova dalla magistratura competente, i Conservatori del Mare.

Nel calcolo viene presentato il valore della nave, della merce caricata e dei noli pagati, oltre che dei danni subiti a seguito dell'evento occorso, al fine di effettuare il riparto degli stessi in maniera proporzionale fra tutti i soggetti coinvolti nella spedizione. Si tratta di documenti complessi e ricchi di informazioni, a cui spesso sono affiancate note o allegati di vario genere.

A.S.

Siccardi colma la lacuna giuridica

Il noto legale marittimista genovese ha prodotto un accurato tomo di aggiornamento sull' Avaria Comune e le Regole di York e Anversa

Negli stessi giorni del convegno genovese dedicato all'analisi dell'evoluzione storica delle avarie marittime comuni o generali, l'Avv. Francesco Siccardi, noto legale marittimista attivo nella Superba da oltre mezzo secolo, ha diffuso un suo importante lavoro di aggiornamento tecnico inerente la materia, edito per i ‘tipi’ di Giappichelli.

“Il mio intento, che spero di aver adempiuto, era quello di colmare una lacuna nella letteratura giuridica dell'argomento tenuto conto del fatto che i lavori più recenti (la parte relativa del Trattato Righetti e la monografia di R. Lobianco “Le regole di York e Anversa e la contribuzione delle Avarie Comuni”) sono riferiti

a passate edizioni delle Regole (1974 e 2004 rispettivamente) mentre il mio libro commenta le Regole 2016” spiega a *Ship2Shore* il professionista genovese. “Soprattutto spero di aver contribuito a illustrare alcuni aspetti giuridico-pratici mancanti in tutti i lavori precedenti quali il regime assicurativo dell'A.C., la liquidazione dell'A.C. e il contenzioso in materia”.

Siccardi, laureato con lode a Genova nel 1964 con una tesi sulle Assicurazioni Marittime, ha iniziato l'attività professionale nel 1965, conseguendo l'abilitazione nel 1966. Nel 1967 è entrato come Associato nello Studio Legale Massabò del quale è divenuto partner nel 1974 allorché lo Studio ha assunto la denomi-

nazione Massabò-Siccardi, e dal 1979 è senior partner dello Studio divenuto nel 1994 Siccardi Bregante & C..

Consulente di numerosi Assicuratori marittimi italiani e stranieri, nonché di Armatori, Noleggiatori, Cantieri Navali, Istituti Internazionali, Enti, Traders e altri

Operatori dello shipping, è membro della Camera Arbitrale Nazionale e Internazionale di Milano ed opera come arbitro in controversie marittime; è frequente relatore a convegni, seminari e masters di diritto della navigazione, in Italia e all'estero, autore di numerosi articoli sulla materia di tutte le principali riviste specializzate e coautore del testo International Cargo Insurance, Londra –

New York, 2012, ed inoltre è Membro Titolare del Comité Maritime International (CMI) e Vice Presidente del Direttivo dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM).

Lo Studio Siccardi Bregante & C. - formato da 6 soci, 6 collaboratori e 2 praticanti, i cui membri, spesso a fianco dei clienti, promuovono attività filantropiche finalizzate alla raccolta di fondi in sostegno di enti e istituzioni con scopi di solidarietà sociale, assistenza e ricerca in campo medico - ha trattato diversi casi che sono divenuti pietre miliari nella storia dei sinistri marittimi tra i quali: Achille Lauro, Patmos, Haven, Agip Abruzzo, Erika, Front Comor, Costa Concordia.

A.S.



CH Robinson fa shopping anche in Italia

Rilevata Dema Service, azienda di trasporti stradali con sede nei pressi di Chieti



CH Robinson, colosso statunitense della logistica, ha ampliato la sua presenza in Italia rilevando Dema Service, società attiva nel trasporto stradale con sede principale a San Giovanni Teatino, nei pressi di Chieti.

A conclusione dell'operazione, l'azienda abruzzese sarà integrata nella divisione Trasporto di superficie per l'Europa di CHR e le sue attività inserite nella piattaforma tecnologica globale proprietaria Navisphere.

“L'acquisizione di Dema Service è un traguardo particolarmente significativo per CH Robinson, perché rafforzerà la nostra attuale presenza in Italia, uno dei principali mercati del trasporto su strada in Europa”, ha commentato il responsabile Europa della società Jeroen Eijnsink.

Nel Vecchio Continente CH Robinson ha già completato un'altra acquisizione quest'anno rilevando Space Cargo, gruppo presente in Spagna e in Colombia; relativamente alla sola Italia, si tratta invece del primo take over.

Fondata nel 2004, Dema Service è un'azienda che offre trasporto stradale e servizi di logistica in tutta Europa. Oltre alla sede centrale di Chieti, che occupa circa 100 dipendenti, ha altri due uffici, uno in Polonia e uno nella Repubblica Ceca.

CH Robinson, quotata sui listini del Nasdaq, ha il suo quartier generale a Eden Prairie (Minnesota), opera come fornitore di Third-Party Logistics (3PL) per un circa 124.000 clienti a livello mondiale. In Italia è presente con altre tre sedi, delle quali due nell'area di Milano e una a Torino.

Joint venture spagnola per Albini & Pitigliani

La società toscana si è alleata con la collega Alter Capital & Logistics, con sede nel porto di Barcellona

Nuovo presidio in Spagna per Albini & Pitigliani.

La società di spedizioni e logistica con

base a Prato ha avviato una joint venture nel paese grazie a un accordo con la collega spagnola Alter Capital & Logistics

SA, presente nel porto di Barcellona e parte del gruppo Conrad Bofill Cia SA. L'operazione, si apprende da una nota dello studio legale Pavia e Ansaldo, che ha assistito l'azienda toscana, si è concretizzata grazie all'acquisizione di una parte delle attività relative alle spedizioni di BCN Aduanas y Transportes SA, anch'essa parte di Alter & Capital



Logistics e porterà alla nascita della nuova società BCN Euroexpress Iberica, che è già previsto venga ribattezzata, dal 2020, ALPI Iberica Logistics.

Per la casa di spedizioni toscana, dalla vivace presenza internazionale (è attiva con proprie filiali in 40 paesi diversi), il 2019 era iniziato con l'avvio di nuovi servizi di spedizione via terra per la Serbia e a seguire [l'aggiunta di una filiale in Macedonia, a Skopje](#). Recentemente ALPI – sigla con cui anche è nota – ha anche inaugurato un nuovo magazzino doganale dell'Interporto Sud Europa a Maddaloni.

F.M.

Anasped rinnova ancora De Gregorio

Il presidente della federazione nazionale degli spedizionieri doganali avrà al suo fianco i vice Bruno Pisano e Fabrizio Giri

Massimo De Gregorio [è stato nuovamente riconfermato presidente di Anasped](#), in occasione dell'assemblea privata della federazione, che riunisce a livello nazionale la categoria degli spedizionieri doganali, che si è tenuta nei giorni scorsi a Roma.

All'atto dell'insediamento sono stati eletti nella carica i vice presidenti Bruno Pisano (vicario) e Fabrizio Giri. Confermato nel ruolo di segretario generale Nevio Bole, così come in quello di vice segretario Ciro Autore e Pio De Girolamo in quello di tesoriere.



Massimo De Gregorio

La terza edizione della Genoa Shipping Ride taglia un altro traguardo benefico

Oltre 40 ciclisti 'marittimi' hanno partecipato alla gran fondo non competitiva da Genova a Sestri Levante che ha raccolto ben 4mila euro come *charity* per il Gaslini

Oltre 40 ciclisti, sostenuti da altrettanti accompagnatori hanno preso parte alla III Edizione della Genoa Shipping Run, l'ormai consueto evento ciclistico che riunisce a Genova il mondo dello Shipping nel nome del ciclismo e della beneficenza in favore dell'Unità di Ematologia dell'Ospedale Gaslini.

L'organizzatore dell'evento, Angelo Merialdi, presidente dell'Associazione International Shipping Runners e affermato avvocato marittimista si dice soddisfatto.

"Temevamo che le previsioni meteo

dei giorni precedenti avrebbero scoraggiato i nostri Riders riducendo il numero di partecipanti. In realtà, anche perché incoraggiati dagli ospiti stranieri, avvezzi a pedalare in condizioni avverse, oltre che perché ispirati dalle finalità benefiche dell'evento, tutti i partecipanti iscritti si sono presentati al via da Boccadasse sotto un cielo che non prometteva niente di buono.

Il coraggio dei nostri 'riders' è stato ben ripagato perché alla fine abbiamo preso solo qualche goccia d'acqua e anche se il sole è rimasto nascosto dalle nubi,

abbiamo passato un'altra bellissima giornata di sport e amicizia assieme, culminata con il meritato pranzo offerto dai nostri sponsor presso l'hotel Due Mari a Sestri Levante.

Quel che è più importante è che siamo riusciti a superare abbondantemente il risultato dell'anno scorso per la nostra raccolta fondi



per l'unità di ematologia dell'ospedale Gaslini. Abbiamo in cassa oltre 4.000 euro e le donazioni stanno ancora arrivando.

Ogni Euro raccolto andrà in favore del fantastico lavoro svolto dai medici e personale dell'Unità di Ematologia.

Tutto questo, ancora una volta è stato possibile grazie alla generosità dei partecipanti e dei sostenitori dell'evento, oltre che al magnifico sostegno che abbiamo ricevuto dai nostri sponsor: Bentley Stokes & Lowless, Chugoku Boat Italia, Cinciano, San Giorgio del Porto, Ship2Shore, SiccardiBregante&C, The Standard Club, Yacht Club Italiano" conclude Merialdi.

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.