



CEMAR AGENCY NETWORK
Italy
www.cemar.it

SHIP 2 SHORE



www.ship2shore.it

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Anno XVI, N.22 - Genova, 3 Giugno 2019

www.ship2shore.it

TERMINAL OPERATOR

29/05/2019

Bogazzi e F2i firmano il passaggio dei terminal portuali

Nel mirino del veicolo d'investimento guidato da Ravanelli potrebbe ora esserci il gruppo Marter Neri

Dopo mesi d'indiscrezioni e fughe di notizie, l'operazione che porterà il veicolo d'investimento F2i al controllo integrale di tre terminal portuali specializzati in merci varie sparsi fra Marina di Carrara e Marghera è arrivata alla conclusione. Secondo quanto risulta a Ship2Shore oggi, salvo imprevisti, il gruppo che fa capo all'imprenditore carrarino Enrico Bogazzi si incontrerà con la controparte per apporre le firme sui contratti vincolanti che segneranno l'ingresso della società guidata dall'amministratore delegato Renato Ravanelli negli scali marittimi, un cambio di rotta interessante perché fino ad oggi l'azienda specializzata in investimenti in infrastrutture si era focalizzata sul business degli aeroporti e dell'energia. La definitiva formalizzazione dell'affare seguirà a breve.



Gruppo Porto di Carrara Spa controlla nel piccolo scalo toscano l'impresa terminalistica Porto di Carrara Spa mentre a Marghera è proprietaria di due società, Transped e Multi Service, che svolgono anch'esse attività di imbarco e sbarco di carichi alla rinfusa, impiantistica e merci varie. Fra gli advisor dell'operazione figurano Prothea, Rina Services, Venice Shipping&Logistics e gli studi legale Cleary Gottlieb e Lombardi e associati.

Le cifre dell'affare ancora non sono note ma si parla certamente di diverse decine di milioni di euro perché a passare di mano sono tre dei terminal portuali più importanti a livello nazionale per la movimentazione di carichi break bulk, project cargo e in generale merci non unitizzate. Una nicchia di mercato dominata da pochi gruppi italiani e dove i margini di guadagno sono ancora considerati interessanti ma poco attraenti per i grandi

gruppi portuali esteri. Non è un caso, infatti, che secondo alcuni osservatori di mercato il prossimo obiettivo di F2i potrebbe essere Marter Neri, azienda da 48 milioni di euro di fatturato nata dalla fusione di due aziende storiche della logistica portuale a Livorno e a Monfalcone, ovvero la Neri Srl e la Marter Spedizioni Spa. La fusione fra queste due imprese era avvenuta con l'obiettivo di dar vita al più importante player

italiano attivo nella logistica portuale al servizio dei traffici marittimi di prodotti forestali. Rispetto ai terminal del Gruppo Porto di Carrara, Marter Neri (che è controllata da Palladio Finanziaria) sarebbe un investimento complementare sia in termini geografici, sia rispetto all'attività svolta poiché quest'ultima movimentava prevalentemente prodotti forestali, metalli e altre rinfuse secche.

Nicola Capuzzo

TOP THREE GLI ARTICOLI PIU' LETTI DELLA SETTIMANA SCORSA

1°

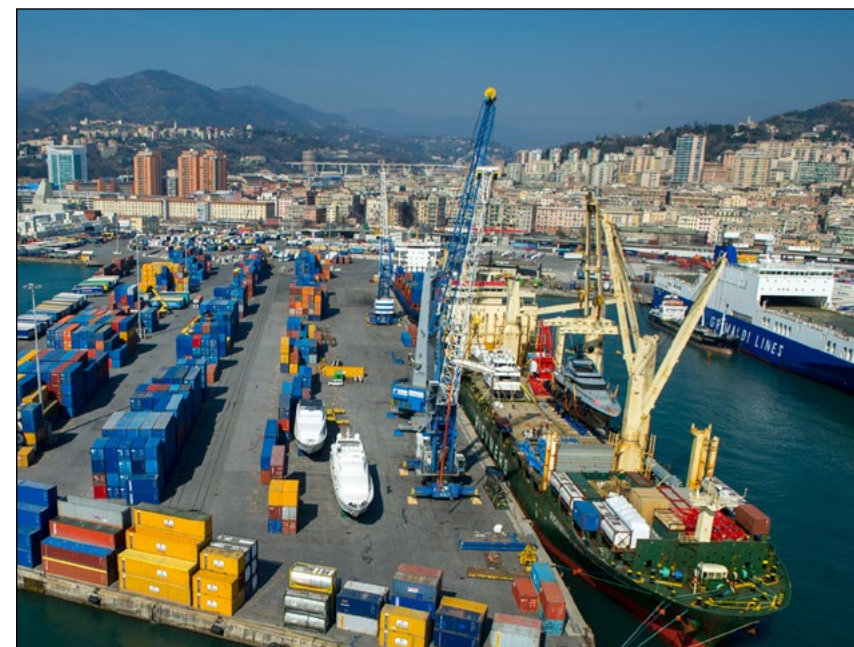
**PB Tankers: flotta in
'stand-by' in attesa di una
decisione da Washington**

2°

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

3°

**Spinelli si scaglia contro
la presenza dei cinesi
a Vado Ligure**



LIBERTY lines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE

Terminal San Giorgio
Gavio Group

**The multipurpose
choice in Genoa**

Anche il porto di La Spezia si prepara a entrare nell'arena delle portacontainer da 22.000 TEU

Contship Italia ha firmato con l'Authority di Sistema l'atto necessario per far partire l'allargamento di Molo Garibaldi dove sorgerà un accosto da 550 metri di lunghezza

Dopo il PSA Genova Prà (ex VTE) e il Vado Gateway di Vado Ligure, anche il La Spezia Container Terminal nel giro di pochi anni sarà in grado di accogliere le grandi navi portacontainer da 22.000 TEU di capacità. La presidente della port authority del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, e la presi-

dente di Contship Italia, Cecilia Battistello, (in qualità di vicepresidente di La Spezia Container Terminal) hanno appena firmato l'atto che dà ufficialmente il via all'ampliamento del Molo Garibaldi lato est, opera prevista negli atti della concessione a LSCT. Con questo atto l'AdSP mette sostanzial-

mente a disposizione del concessionario lo specchio acqueo dove verranno realizzati i lavori, ma lo stesso atto prevede anche le tempistiche conseguenti per l'effettivo avvio della gara, sulla base di un progetto esecutivo già disponibile, che ha conseguito tutte le autorizzazioni necessarie e che con-

sentirà di realizzare questo ampliamento di importanza fondamentale per lo sviluppo delle attività terminalistiche.

Il Molo Garibaldi verrà infatti esteso in larghezza e, una volta completata l'opera, garantirà al terminal un accosto lineare da 550 metri con fondali da -15 metri ed equipaggiato con gru in grado di lavorare fino a 25 file di container. Una volta a regime, dunque quando saranno completati anche il tombamento della Marina di Canaletto e il prolungamento di Molo Fornelli, il La Spezia Container Terminal avrà una capacità di movimentazione annua pari a 2,5 milioni di TEU. La port authority sta in parallelo lavorando al completo riassetto dell'infrastruttura ferroviaria.

“E’ un giorno importante per il nostro porto, perché conferma l’assoluto interesse da parte di un gruppo importante come Contship ad investire ingenti risorse sul nostro scalo, a dispetto di chi scommetteva sul contrario” ha dichiarato la presidente della port authority spezzina, Carla Roncallo. “Gli effetti di questa conferma, avranno poi riflessi positivi anche per ciò che riguarda il futuro del comparto crocieristico e del water front cittadino, visto che una volta realizzato l’ampliamento del molo Garibaldi e i relativi dragaggi potrà essere liberata la calata Paita e potrà quindi partire la realizzazione del nuovo Molo Crociere”.

N.C.



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

Cecilia Battistello: passato, presente e futuro della numero uno di Contship

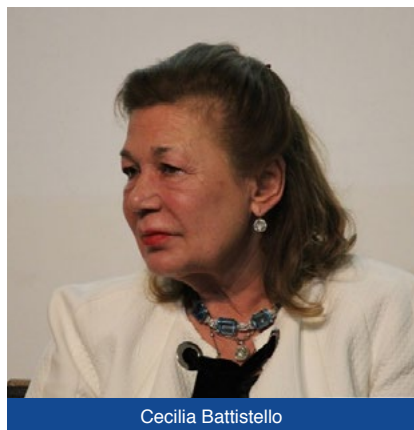
L'esperta manager di origini vicentine si è raccontata rivelando aneddoti interessanti e talvolta sconosciuti sulla sua carriera professionale e sull'evoluzione del suo gruppo

Genova – Potendo tornare indietro rifarebbe tutto quello che ha fatto nella sua carriera? “Assolutamente sì! E molto scelte non sono state semplici da prendere”.

Si sente più sollevata o dispiaciuta per aver ceduto il terminal di Gioia Tauro a MSC? “Gioia Tauro l'ho vissuto per 25 anni. L'avvio dell'attività aveva conciso con la scomparsa di Angelo Ravano. Vendere per me è stato un po' come morire. Ho pianto molto, ma era l'unica strada possibile alla luce dell'evoluzione attuale del mercato del trasporto marittimo di container. Dopo aver firmato ho avuto una lunga conversazione telefonica con Gianluigi Aponte”.

Prossimo terreno di scontro con lui sarà La Spezia? “Dopo l'operazione di Gioia Tauro il nostro rapporto con MSC è rimasto *untouched* (inalterato, ndr). La Spezia non è un porto di puro trasbordo e onestamente non vedo problemi lì. Il vero e principale problema in Italia è la burocrazia, la mancanza di certezze su quando un lavoro parte e quando arriverà a compimento. Questo vale non solo per La Spezia ma anche per Ravenna ad esempio”.

Il futuro di Contship Italia? “Stiamo guardando all'Asia, abbiamo partecipato a delle gare per diversi terminal container, l'ultimo dei quali a Chennai e in un altro scalo del subcontinente indiano. Abbiamo appena incrementato la nostra presenza anche a Tanger Med, in Marocco. Contship Italia deve crescere e per seguire bene l'attività mi sono detta pronta anche a fare un passo indietro dal mio attuale



Cecilia Battistello

ruolo in Eurokai (dove è managing director, ndr) se serve”.

A parlare è Cecilia Battistello, numero uno di Contship Italia e vertice di Eurokai, qualche minuto dopo essersi raccontata in occasione di un'intervista pubblica andata in scena presso il Galata Museo del Mare di Genova nell'ambito della rassegna 'Incontri in Blu. Uomini, donne e storie di mare'.

Quella che si mette a nudo di fronte a una platea gremita di persone giunte ad ascoltare i suoi racconti di una vita è una Cecilia Battistello tanto determinata quanto fragile. Si commuove quando ricorda di aver scritto sotto dettatura il testamento insieme a suo padre un sabato pomeriggio, quando ripensa al vissuto insieme ad Angelo Ravano e a quando, in India (il paese a cui è più legata), ha avuto l'occasione di conoscere personalmente Madre

Teresa di Calcutta.

“Ricordo che quando ebbi occasione di farle visita presi in braccio una piccola bambina orfana che sembrava inconsolabile e fra le mie braccia smise di piangere. Avrei dovuto adottarla, quella bambina, ma non potevo. A meno che non decidessi di cambiare vita” ha detto. Quello, per Cecilia Battistello, è stato uno dei tanti momenti della vita in cui si è trovata di fronte a un bivio, a scelte importanti da prendere. Ha raccontato di molte notti insonni, passate a camminare avanti e indietro nella cucina della casa in cui ha vissuto durante i 20 anni trascorsi in

Inghilterra in attesa di capire quale fosse la cosa migliore da fare. Certe notti le riempiva preparando piatti da portare ai propri colleghi il giorno successivo per conoscere poi il loro giudizio. Cucina e giardinaggio sono due delle sue passioni più importanti. Insieme alla musica e alla pittura.

“Nella vita ci vuole colore” ha aggiunto ricordando la nave Contship Germany che è stata completamente dipinta di rosa per suo volere e che le era valsa la copertina del Time. “Non c'era un motivo particolare per questa scelta, mi ero ispirata a un tailleur che mi piaceva ma niente di

più. Ricordo che ebbi difficoltà a rispondere alle domande dei giornalisti che mi chiedevano quali fossero le ragioni di una scelta tanto coraggiosa e originale. Non fu una decisione semplice anche quella da prendere, se non altro perché qualcuno fra i miei collaboratori mi fece presente che avrebbe anche potuto mettere in discussione la mia credibilità. Una cosa è certa: quella nave per Contship si trasformò in un enorme ritorno d'immagine, fu un'enorme pubblicità e per di più gratis per la compagnia”. Nei mesi successivi le arrivò anche la proposta di fare una nave di colore grigio con dei fiorellini disegnati. Originaria di Vicenza e prima di otto fratelli, la Battistello ha ricordato il primo incontro in ufficio a Milano con Angelo Ravano, patron di Contship, e gli inizi presso l'ufficio di Cadenazzo, in Svizzera. “Nella vita ho sempre seguito l'istinto. Il rischio mi stimola, mi fa sentire viva” ha spiegato, aggiungendo che la resistenza fisica e la salute l'hanno aiutata molto durante una vita passata a girare il mondo per lavoro. “Nei giorni scorsi ho dormito 3/4 ore a notte pensando alle questioni di Cagliari. Ieri mi sono sognata l'Autorità portuale di La Spezia” ha aggiunto. Dice di avere una spiccata spiritualità, ogni tanto si abbraccia da sola e piange per consolarsi o per darsi forza. È convinta che “ci sia qualcuno più grande di noi che ci segue e ci aiuta”. Non ha avuto figli ma negli scorsi due decenni ha avuto al suo fianco Thomas Eckelmann, suo marito e presidente di Eurokai, che negli anni '90 ha rilevato Contship Italia, e che ancora oggi la fa sentire protetta. “È stato di grande supporto per me quando Ravano è morto e quando Contship è stata ceduta al suo gruppo. All'inizio della collaborazione fra i due gruppi sul terminal di La Spezia ci battibeccavamo spesso ma poi, nel corso, degli anni è nata una simpatia”



© NICOLA CAPUZZO

SHORT SEA

segue da pag.3

ha ricordato.

Anche con Angelo Ravano, che pure considera uno dei suoi padri, il rapporto non è sempre stato rose e fiori: “Io cercavo di fare del mio meglio per ripagare la fiducia che era stata riposta in me dall’azionista. Pensavo però di saperne più io di lui, perché lui conosceva la teoria ma io ero ogni giorno operativa sul campo. Ci andavo io a parlare con gli spedizionieri e i trasportatori”.

Un ampio capitolo della sua intervista pubblica Cecilia Battistello l’ha dedicata al ruolo della donna e alla femminilità cui non bisogna rinunciare per nessun motivo. “Quando ero amministratore delegato non ho mai voluto che le donne in ufficio portassero i pantaloni. Nei momenti importanti della mia vita ho indossato e indosso ancora alcuni vestiti in particolare. Ce ne sono altri, magari anche molto preziosi, che se non hanno portato fortuna non li ho mai più messi” ha rivelato.

A proposito del rispetto per la donna nella società moderna, la numero uno di Contship ha raccontato qualche aneddoto poco noto anche a molti dei suoi collaboratori: “Una sera mi ritrovai nel letto (vestita) con il comandante di una nave del Lloyd Triestino ma lo rifiutai trovando la maniera giusta per congedarlo e accompagnarlo alla porta senza compromettere il rapporto commerciale che c’era fra le due aziende visto che quel cliente era importante per Contship. Un’altra volta un collega provò a posarmi una mano sulla coscia. Mi alzai, lo guardai negli occhi e gli dissi: non permetterti più o sei morto”. La Battistello è convinta che le quote rosa non servano: “Se io non sono disponibile l’uomo lo capisce. Non ho mai subito molestie. Se vogliamo, noi donne ci sappiamo difendere”.

Nicola Capuzzo

Una radiografia completa al business per Emanuele Grimaldi

Intervista fiume all’armatore napoletano che svela alla stampa internazionale le prossime strategie del gruppo: dal prossimo pokerissimo di flotte straniere all’apertura di nuove rotte. Ma soprattutto i dettagli delle prossime due classi di newbuilding per Baltico e Mediterraneo

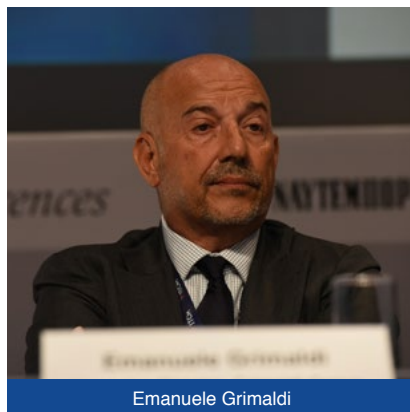
Non meno di 25 domande attraverso le quali riuscire a delineare quali saranno le prossime mosse del Gruppo Grimaldi di Napoli.

Con la consueta disponibilità, Emanuele Grimaldi si è sottoposto ad un ‘torchio’ mediatico, amichevolmente strettogli dal giornalista belga Philippe Holtorf, editor di *Shippax*, la rivista svedese che è pioniere (fin dagli anni ‘60) nel descrivere il settore ro-ro (e in seguito allargatasi anche alle crociere), apparentata da 25 anni con la nostra direzione editoriale.

Nel corso di una intera giornata passata al suo fianco, il collega Vallone ha saputo abilmente scrutare all’interno delle strategie che ha in testa l’armatore partenopeo, producendo un intenso report di 5 pagine di rivista, di cui pubblichiamo una sintesi, d’accordo con l’autore.

“L’amatore napoletano ha le tasche gonfie” è il simpatico incipit per definire la propensione ad investire di continuo nel gruppo, attualmente committente di 12 + 6 newbuilding in Cina. “E il suo appetito non è ancora sazio, altro nuovo tunnelaggio è in vista, insieme ad una crescita organica, senza escludere nuovi ‘colpi’ di mercato”.

La società di Via Marchese Campodisola ha avuto un 2018 “complicato, per svariati motivi ma dal quale siamo usciti registrando nel complesso un certo successo, specie nel Baltico, dove ormai siamo leader”, spiega Grimaldi, che ammette di avere avuto “qualche malditesta con la nuova flotta G4 di ACL” e di “avere sofferto gli scioperi dei dockers nel porto svedese di Goteborg (tutto il mondo è



Emanuele Grimaldi

paese...), con la conseguente decisione di tagliare quelle banchine scandinave dalla rotazione”.

Tra gli altri ‘scogli’ che la doppia flotta (scafi gialli e scafi blu) ha schivato si possono citare: il rincaro del bunker, gli investimenti in scrubbers resi obbligatori dalle normative per il controllo delle emissioni, la concorrenza accentuata sul Mar Adriatico, sulla Grecia e sulla Sicilia, le turbolenze sul mercato della Turchia.

Su tutto, però, resta cruciale un grande punto interrogativo, quello legato alla Brexit; le modalità con cui effettivamente la Gran Bretagna uscirà dall’UE potrebbero influenzare anche la gestione amministrativa delle navi, perché ACL è una società attualmente incorporata in Svezia, e la sua flotta 4G, che ha Liverpool come porto di registrazione, avrebbe dovuto assumere la bandiera della Union Jack per le sue 5 navi. “Ma naturalmente se alla fine sarà una ‘hard Brexit’, saremo

costretti a rivedere tutta la politica di bandiera di queste unità, ed una nave ACL potrebbe innalzare il nostro tricolore”.

Accanto alle 4 flotte straniere già in cantiere – l’americana ACL, la finlandese Finnlines, la greca Minoan Lines e la maltese Malta Motorway of the Seas – c’è sicuramente lo spazio per inanellare un’altra acquisizione estera, e così realizzare un pokerissimo d’eccezione.

Secondo indiscrezioni non confermate – ma neppure apertamente smentite – nel mirino campano vi sarebbe ancora il Nord Europa; più precisamente Grimaldi andrebbe a pescare nuovamente in Finlandia, avendo messo gli occhi su una storica compagnia di navigazione, quella Viking

Lines che da decenni si contende con la connazionale Silja Lines il ricco mercato ro-pax tra Helsinki, Stoccolma e l’Estonia. “In futuro ci sarà un ulteriore consolidamento del mercato: in questo momento in tutta Europa abbiamo 5 grandi gruppi che comprano e 40 operatori minori che non hanno alternativa alla vendita” conferma indirettamente Grimaldi.

Cresce intanto in maniera quasi spasmodica l’attesa per ricevere le prime ‘ultrnavi’ della serie GG5G; una magnifica dozzina in realizzazione al cantiere Jinling che sarà assegnata alle operazioni in Mediterraneo in misura prevalente (9 unità) e in Finlandia per la parte residuale (3 unità).

“L’introduzione di queste super-freighters

segue a pag.5





segue da pag.4

raddoppierà la capacità offerta, ma senza che ciò sia un effetto choc sul mercato; abbiamo calcolato tutto a puntino, sappiamo perfettamente dove allocare ogni nave che sarà rimpiazzata man mano che avverranno le consegne” spiega Grimaldi che ha lucidamente in testa capacità e frequenza di ogni singola linea short sea alla quale sovrintende personalmente (mentre il fratello maggiore Gianluca si occupa per lo più di deep sea).

In dettaglio, 4 navi saranno impiegate tra Italia e Spagna, 2 sul corridoio Nord-Sud tra Genova-Livorno e Catania-Malta, le 3 di Finlines rimpiazzeranno la classe Breeze tra Golfo di Biscaglia e Baltico, ed infine – ecco la chicca – le ultime 3 GG5G collegheranno l'Italia alla Grecia e Turchia integrando, rafforzando ed estendendo il servizio da Venezia a Patrasso che è già operato oggi con delle PCTCs. “Ma ci vorranno dai 3 ai 4 anni per implementarlo definitivamente, costruendo la domanda poco alla volta sulla base del portafoglio che già deteniamo su questo trade” afferma l'armatore, che cercherà un terminal idoneo ad accogliere il servizio sulla sponda turca.

Sono previsti anche nuovi importanti investimenti in ambito portuale per adeguare gli spazi operativi dei terminali alla flotta più ‘impegnativa’, sul fronte delle manovre in banchina in virtù della dimensione superiore, che sta arrivando; a Sagunto, in Spagna è già stata allargata la base operativa, mentre a Barcellona sarà triplicata la capacità.

Confermata la tattica di operare linee regolari ‘a binomi portuali’, ovvero con due scali capolinea a ciascun terminal di rotta, come il collegamento da Genova e Livorno a Catania e Malta e l'altro, sempre dai due porti dell'Alto Tirreno, verso Barcellona e Valencia.

Grimaldi conferma anche di avere messo a disposizione del costruttore cinese un bonus di 10mila dollari al giorno (questo il profitto quotidiano stimato) per una consegna anticipata rispetto alla data contrattuale; se solo venisse accelerata di un mese per ogni nave la produzione, il committente pagherebbe 3,6 milioni di dollari al cantiere (un'inezia sulla dozzina che complessivamente costa 1 miliardo di dollari) per avere un risparmio di un anno fra tutte le deadline.

Ma ci sono anche 6 newbuilding PCTCs della classe Grande Torino in ‘sala parto’

anno ad un cantiere, molto probabilmente europeo, tra una decina che saranno in lizza.

“Ordineremo inizialmente solo 2 navi perché si tratta di unità a propulsione elettrica con batterie autonome, un settore in rapida evoluzione tecnologica; queste unità non hanno bisogno di grandi velocità (massimo 17 nodi) e dunque la loro potenza sarà dimezzata rispetto a quella dell'attuale classe Star, pur avendo una capacità di stiva, e dunque una portata, maggiore” conferma l'imprenditore, che sta già cullando un altro ambizioso progetto.

“Stiamo sviluppando un concetto totalmente innovativo, un'evoluzione della classe Cruise, per il mercato mediterraneo. Siamo in discussione avanzata coi cantieri per ordinare – anche prima di firmare l'altro contatto per le Superstar – una coppia di newbuilding con opzione per 1 + 1 + 1 gemella.

Siccome saranno navi a prevalente vocazione passeggeri, ci rivolgeremo verosimilmente ad un costruttore occidentale, poiché a realizzare navi così complesse i produttori cinesi impiegano un anno in più (3 contro 2), e 12 mesi di mancati revenues giustificano ampiamente prezzi più

elevati.

Senza dimenticare che nell'attuale contesto di scenario evolutivo globalizzato, il costo della manodopera in Cina sta crescendo, mentre in parallelo la cantieristica europea sta limando i suoi svantaggi competitivi in termini di costi di alcune fasi produttive, come la saldatura, che oggi con la crescente automazione dei processi è meno onerosa”.

Stimolato a dare maggiori dettagli sul nuovo concept, Grimaldi accetta di buon

grado.

“Saranno navi veloci da 24 nodi, capaci di 2.500 passeggeri in 400 cabine, 3.000 metri lineari di garage per carichi pesanti e 1.000 per autovetture, equipaggiate con scrubber o forse addirittura alimentate a LNG, adatte a essere fungibili su diversi itinerari, quali, per esempio: Pireo-Iraklion, Livorno-Palermo, Brindisi-Igoumenitsa, Savona-Tangieri o Tunisi” conclude l'armatore di Napoli.

Angelo Scorza

#TriesteRailPort | porto.trieste.it

TRIESTE

Your Rail Port in the Heart of Europe

INTERMODAL LINKS

Trieste and Monfalcone

COME AND VISIT US
in Munich at
Transport Logistic
June 4-7
Booth B3,
Stand 103/204

Port Network Authority
of the Eastern Adriatic Sea
Ports of Trieste and Monfalcone

alpeadria
Global intermodal logistics

Presentata a Barcellona la prima nave di Grimaldi 'a batterie'

Il traghetto Cruise Roma è rientrato in servizio dopo i lavori di allungamento, l'installazione degli scrubber e di un impianto per azzerare le emissioni durante le soste in porto



Il Gruppo Grimaldi di Napoli ha celebrato nel porto di Barcellona l'entrata in servizio della sua rinnovata nave Cruise Roma, la prima unità del mediterraneo in grado di garantire zero emissioni durante la sosta in banchina.

Operativa sulla rotta che collega lo scalo catalano con Porto Torres e Civitavecchia, questa unità è stata sottoposta a lavori di allungamento e restyling presso lo stabilimento Fincantieri di Palermo. In seguito all'inserimento di un nuovo troncone centrale di 29 metri, l'unità misura ora 254 metri e ha una stazza lorda di circa 63.000 tonnellate. La capacità del traghetto dopo l'allungamento è salita a 3.500 passeggeri e, per quanto riguarda i veicoli, il ponte auto ha una capacità di 271 automobili,

mentre oltre 3.700 metri lineari sono destinati a circa 210 mezzi pesanti. L'obiettivo di Grimaldi di raggiungere zero emissioni in porto è stato ottenuto con un enorme impianto di batterie a litio della capacità di oltre 5 MWh per alimentare la nave durante le soste senza la necessità di mettere in funzione i diesel-generatori di bordo.

Per la riduzione dell'impatto ambientale e il risparmio energetico durante la navigazione, sono stati inoltre installati quattro scrubber per la depurazione dei gas di scarico al fine di abbattere le emissioni di zolfo fino allo 0,1% in massa e di ridurre il particolato dell'80%.

Per il gruppo armatoriale partenopeo l'investimento sostenuto è stato nell'ordine dei 40 milioni di euro e altrettanti

verranno sborsati per il medesimo lavoro che sarà effettuato anche sul Cruise Barcelona, nave gemella.

“Siamo convinti che il futuro sia ‘green’ e assicuriamo che il Gruppo Grimaldi garantirà il massimo sforzo affinché i trasporti e la logistica siano sempre più all'avanguardia nella sostenibilità ambientale, nell'innovazione tecnologica e nella sicurezza” ha dichiarato il corporate short sea shipping commercial director del gruppo, Guido Grimaldi. “A partire da maggio 2020 riceveremo dodici giganti navi ro-ro ibride, con una maggiore efficienza dal punto di vista ambientale, sociale ed economico” ha aggiunto Grimaldi facendo riferimento alle nuove unità in costruzione in Cina.

N.C.

ESTRATTO AVVISO DI VENDITA

Bambini S.p.A. (già Bambini s.r.l.)

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

**Vendita con procedura competitiva
ed eventuale asta
25-26/06/2019 alle ore 12:00**

Notaio dott. Ciro Francesco De Lorenzo

È stata ricevuta da parte di un potenziale acquirente proposta di acquisto per la motonave tipo crew boat denominata “LINCE”, bandiera Italiana, registrata a Ravenna, costruita nel 1980 (LOTTO UNICO) al prezzo di **150.000,00 Euro (centocinquantamila/00 Euro)**.

Eventuali ulteriori offerenti che fossero interessati ad acquisire la suddetta unità navale, potranno presentare offerta irrevocabile di acquisto in busta chiusa, secondo le modalità meglio dettagliate nell'avviso di vendita integrale scaricabile integralmente dal seguente ftp: <http://www.bambinispa.it/download/avvisolin.zip>, entro il giorno **24/06/2019 alle ore 12:00**, presso lo studio del notaio dott. Ciro Francesco De Lorenzo, sito in piazza Caduti per la Libertà n° 21 – 48121 Ravenna RA.

L'Amministratore Unico
Gianluigi Bambini

Negri rivendica il suo record delle 14.000 TEU al SECH

L'ex numero uno di GIP rivela che il successivo trasferimento del servizio di Yang Ming e K Line al VTE fu uno dei motivi che lo convinse a cedere ai fondi Infracapital e Infravia

L'arrivo di navi portacontainer da 14.000 TEU al SECH più che un nuovo primato è il ritorno di un record (passato quasi totalmente inosservato) a distanza di qualche anno.

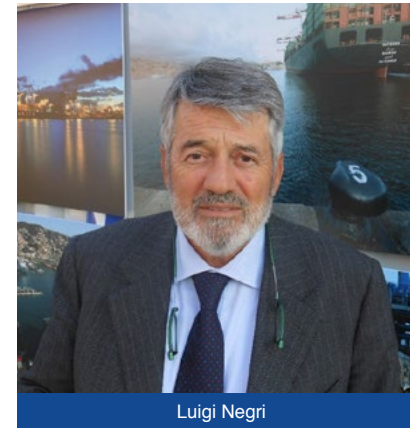
A seguito della notizia che a Calata Sanità, nel porto di Genova, stanno [arrivando le navi portacontainer lunghe 360 metri](#), l'ex-numero uno del terminal SECH e di GIP (Gruppo Investimenti Portuali), Luigi Negri, interviene in prima persona per mettere i puntini sulle 'i' e rivendicare un record suo e dei suoi ex-soci.

“Nel 2016 il SECH – spiega l'esperto imprenditore – ha operato, per ben 15 scali, navi della Yang Ming da 14.000 TEU, le cosiddette W Type, lunghe 368 metri e larghe 51. Prima di operare tali navi, facendole entrare nel bacino di Sampierdarena e ormeggiandole a Calata Sanità, abbiamo effettuato, insieme ai piloti del Porto di Genova e con il supporto della Capitaneria, alcune prove su vasca ad Amsterdam, nel più avanzato simulatore d'Europa. Solo dopo esito positivo abbiamo iniziato a operare questo servizio che era in joint

venture fra Yang Ming e K-Line”. Proprio a quest'ultima compagnia giapponese, oggi parte del gruppo ONE, fa capo la nave Munchen Bridge che pochi giorni fa ha scalato il terminal SECH.

Il vertice di Finsea aggiunge che “i 15 scali con navi Yang Ming da 368 metri di lunghezza erano stati effettuati con qualsiasi condizione atmosferica, vento forte o calma piatta, mare calmo o agitato, pioggia torrenziale o sole. Il tutto senza il minimo intoppo”.

Ripercorrendo le tappe di quel primato che



Luigi Negri

oggi Negri rivendica con forza, l'ex amministratore delegato di GIP aggiunge alcuni poi dettagli significativi: “Un comandante della K-Line affermò con decisione che il terminal SECH non era idoneo a ricevere simili navi, mancando la capacità di poterle ormeggiare in sicurezza. Il rifiuto della compagnia, come detto partner di

Yang Ming, di scalare Calata Sanità con navi da 14.000 TEU aveva portato il servizio MD2 al terminal VTE. Non nego che tale fatto mi spinse ad accettare l'offerta di Infracapital e a vendere la sezione del terminal container di GIP, o meglio di vendere il GIP”.

Proprio per accogliere navi di questa dimensione e capacità il terminal container del porto storico di Genova aveva portato a termine un importante piano d'investimento nei piazzali e negli equipment del terminal. “Le gru del terminal SECH sono state tutte revampate per poter arrivare alla 20ma row in coperta, per poter caricare e scaricare anche l'ultima fila. Per creare maggiore stabilità le basi sono state riempite di cemento, in modo che le carrelliere operassero più velocemente e appunto stabilmente. Tutto questo lavoro è stato fatto per operare le 14.000 TEU”.

N.C.

È arrivata la prima nave a Calata Bettolo

Ormeaggio di prova delle MSC Giannina, unità da 2.000 TEUs che però non movimenterà container sulle banchine del nuovo terminal

È arrivata ieri la prima nave di MSC al terminal genovese di Calata Bettolo, struttura in via di completamento che il gruppo italo-svizzero gestirà autonomamente come unico azionista, dopo l'uscita di scena di GIP, che [nell'autunno dello scorso anno](#) aveva ceduto ai soci il suo 35% del Consorzio Bettolo, la società titolare di una concessione di 33 anni ([firmata a giugno 2018](#)) sul compendio.

La prima portacontainer ad aver ormeggiato alle banchine di Bettolo – come comunicato dall'AdSP genovese in una nota – è la MSC Giannina, unità costruita nel 1997, lunga 182 metri e larga 30, con

un pescaggio di 9 metri e una capacità di circa 2.000 TEUs, che alle 17 di ieri ha effettuato un ormeggio di prova, dopo una serie di simulazioni al computer avvenute nei mesi scorsi.

“La MSC Giannina – spiega Palazzo San Giorgio – ha effettuato la manovra di avanzamento senza problemi e quindi il successivo ormeggio potendo così riscontrare quanto necessario per la futura operatività della banchina”.

Durante la sua [visita genovese di ottobre 2018](#), il patron di MSC Gianluigi Aponte, insieme ai vertici delle istituzioni locali, primo fra tutti il Presidente della Regione

Liguria Giovanni Toti, aveva annunciato l'arrivo dei “primi container a Calata Bettolo” a inizio 2019: mese più mese meno, la previsione è stata rispettata, anche se va precisato che i container presenti a bordo della MSC Giannina non toccheranno effettivamente il piazzale, né verranno movimentati nel terminal.

Bettolo, che dispone di una banchina di 750 metri, di 180.000 metri quadrati di piazzali e che a pieno regime avrà una capacità complessiva di 550.000 TEUs annui, è infatti ancora sguarnito di equipment e di mezzi di sollevamento.

Si tratta – come ricorda la stessa AdSP –

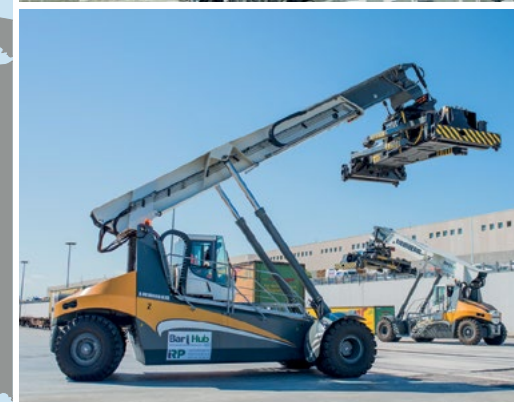
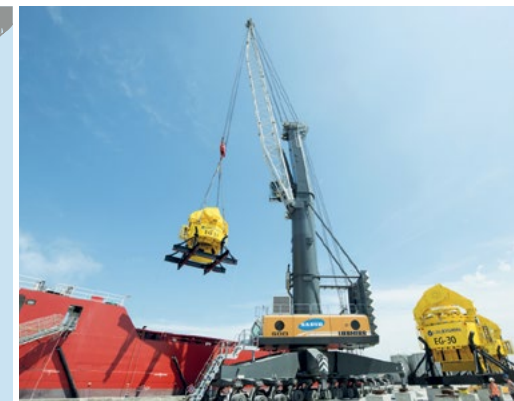


“di sei gru di banchina con bracci sollevabili, per un investimento complessivo di 50 milioni di euro a cui si aggiungono ulteriori interventi per attrezzare con Asc Transtainer e straddle cranes per ulteriori 49 milioni di euro”, tutti a carico del concessionario privato, il cui programma di

investimenti complessivo di completa “con le attrezzature di piazzale, dello scalo ferroviario e del parco verifiche per un totale a regime di circa 136 milioni di euro, mentre i costi di costruzione per la parte pubblica ammontano a 230 milioni di euro”.

F.B.

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

Palumbo Savona e i lavoratori in sospeso fino al 20 giugno

Il Consiglio di Stato rigetta la sospensiva dell'annullamento della concessione, ma l'attività può proseguire. Respinta anche l'istanza cautelare di Amico sulla Darsena



cupazione delle cospicue risorse umane indispensabili, che tra l'altro ha in corso attività di costruzione di imbarcazioni di rilevante dimensione per le quali è previsto il completamento e la consegna in ristrettissimi termini contrattuali". A motivazione di tale decisione il CdS ha rilevato come l'Autorità Portuale "non

abbia adottato provvedimenti di esecuzione della sentenza di annullamento di primo grado" e ritenuto "pertanto che non vi siano i presupposti di estrema gravità ed urgenza" previsti dalla legge e "che, inoltre, nelle more della fissazione della camera di consiglio per la trattazione collegiale dell'istanza, cui si provvede testé, non appaiono configurabili modificazioni irreversibili dell'attuale situazione di fatto". In sostanza, dice il CdS, Palumbo può continuare ad operare sulle aree fino a quando, il 20 giugno, la camera di consiglio deciderà sull'appello. Esito simile per un'altra causa riguardante un'altra importante concessione

rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova, quella della Darsena Nautica del capoluogo. In questo caso è stato il cantiere navale genovese Amico a vedersi respingere la sospensiva della sentenza che un paio di settimane fa aveva [annullato la concessione](#) rilasciata alla società genovese in coabitazione con I Saloni Nautici, la controllata di Ucina che aveva con successo adito il TAR. Anche in questo caso ai giudici "non appare ravvisabile un pregiudizio di intensità tale da giustificare la concessione della misura cautelare monocratica nelle more della definizione dell'incidente cautelare", fissata per il 6 giugno.

Fra gli effetti più preoccupanti dell'annullamento, [sancito tre settimane](#) fa dal TAR, della concessione di Palumbo Savona Superyachts c'era e continua ad esserci quello relativo ai lavoratori. Si tratta delle maestranze che la newco creata ad hoc dal gruppo navalmeccanico napoletano aveva riassunto a valle del fallimento del cantiere Mondo Marine. Il cui, impiego, è naturalmente messo a rischio da una sentenza che, qualora confermata in Consiglio di Stato, costringerà l'Autorità di Sistema Portuale a riorganizzare una procedura competitiva per l'assegnazione delle aree, lasciando queste ultime inutilizzate (e con esse i lavoratori

che oggi vi operano) per il tempo necessario ad organizzare ed espletare la gara, sicuramente nell'ordine dei mesi. All'esito della pronuncia del TAR il timore era che l'esecuzione della stessa sarebbe arrivata a stretto giro di posta, ragion per cui Palumbo ha chiesto la sospensiva della sentenza, in attesa del giudizio di merito sull'appello innanzi al Consiglio di Stato. Quest'ultimo, tuttavia, l'ha respinta, malgrado la società abbia fatto presente di avere insediato nell'area portuale oggetto della concessione impugnata e annullata dal TAR "un'unità produttiva di un cantiere navale in piena attività, con l'oc-

The Association of the cruise ports from the Mediterranean Sea, Adriatic Sea, Black Sea, Red Sea and Near Atlantic.

Working together with our members for a sustainable cruise industry and promoting our region as the **best world wide** cruise destination.

CRUISE THE MED

#PortsTogether



MEDCRUISE
The Association of Mediterranean Cruise Ports

www.medcruise.com | www.medcruise.cn



Il porto di Shenzhen si 'presenta' al cluster marittimo genovese

Conferenza organizzata dai vertici dello scalo cinese, che al prossimo Transport Logistic di Monaco firmeranno un 'patto di amicizia' con Palazzo San Giorgio

Genova - Il legame tra il porto di Genova e quello di Shenzhen, uno dei principali scali marittimi della Repubblica Popolare con 25 milioni di TEUs movimentati lo scorso anno (situato nell'omonima municipalità, che da sola nel 2018 ha generato 352 miliardi di dollari), è già solido, come testimoniano i dati forniti dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e da Lou Heru, vicedirettore della commissione trasporti delle munici-

palità di Shenzhen, in occasione della conferenza sulla promozione del porto di Shenzhen in Italia, organizzata a Genova dai rappresentanti della municipalità cinese.

Ma l'obiettivo, a detta di entrambi, è quello di rafforzare ulteriormente la collaborazione incrementando i traffici "e - ha precisato Signorini - ottenendo anche un miglior bilanciamento tra import ed export dall'Italia (oggi prevalgono nettamente le importazioni dalla Cina)". Proposito che

peraltro verrà in qualche modo formalizzato "con la stipula di un patto di amicizia tra i due scali, che - ha annunciato Heru - verrà siglato in occasione del prossimo Transport Logistic, che si terrà a Monaco di Baviera dal 4 al 7 giugno prossimi".

L'avvicinamento tra Genova e Shenzhen, come ha ricordato poi il funzionario cinese, "è iniziato già nel 2017, quando una delegazione dell'autorità genovese era venuta a visitare il nostro porto. Oggi noi siamo molto felici di poter essere qui, a presentare le peculiarità del nostro scalo alla comunità marittima genovese".

Scalo, quello di Shenzhen, che dispone di 5 terminal per il GNL con una movimentazione annua di oltre 13 milioni di tonnellate, di una nuova stazione marittima che lo scorso anno ha movimentato 350.000 crocieristi ed è in grado di accogliere cruiseship con una stazza di oltre 200.000 tonnellate, ma che soprattutto è un hub di rilevanza mondiale per il traffico di contenitori: "Da Shenzhen passano 223 rotte internazionali di trasporto container, 7 delle quali - ha ricordato infatti Heru - collegano direttamente Genova. Tra i nostri due scali sono transitati 110.000 TEUs nel 2018, mentre nei primi 4 mesi di quest'anno (gennaio-aprile 2019) siamo già arrivati a 36.000 TEUs".

L'importanza strategica dei rapporti commerciali con la Cina, "è ben presente al Governo italiano" ha assicurato Signorini, citando la recente visita nel Belpaese del Presidente cinese Xi Jinping e l'accordo firmato dalla stessa authority con CCCC, colosso cinese delle costruzioni.

"I cinesi sono interessati a partecipare ai

nostri progetti di upgrade infrastrutturale, come la diga o le nuove connessioni ferroviarie, anche e soprattutto perché questi interventi consentiranno poi ai loro operatori logistici, come COSCO, di poter portare maggiori volumi di merce nei nostri scali".

Già oggi, comunque, il volume di interscambio sull'asse Italia-Cina è notevole, "parliamo del 2% sull'intero commercio internazionale del nostro Paese. Cifra che - ha ricordato Signorini - sale al 4% se consideriamo il solo interscambio via mare, e cresce fino al 9% se escludiamo

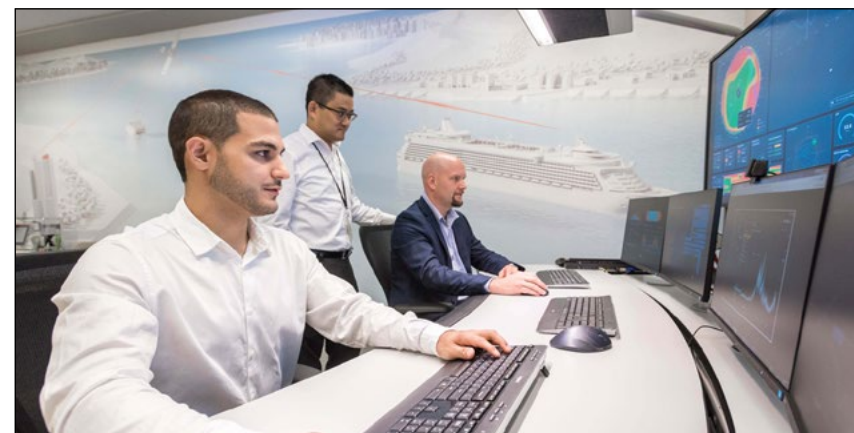
dal computo petrolio, carbone e minerali ferrosi".

Una buona base su cui lavorare quindi, con l'obiettivo di crescere ancora, "riequilibrando anche l'import, oggi preponderante, con l'export di prodotti italiani verso la Cina. Organizzeremo presto - ha quindi concluso il vertice di Palazzo San Giorgio - visite mirate di delegazioni cinesi al nostro porto e soprattutto nelle aree logistiche e industriali retrostanti, che presentato anche benefici di natura fiscale e doganale".

Francesco Bottino



Signorini



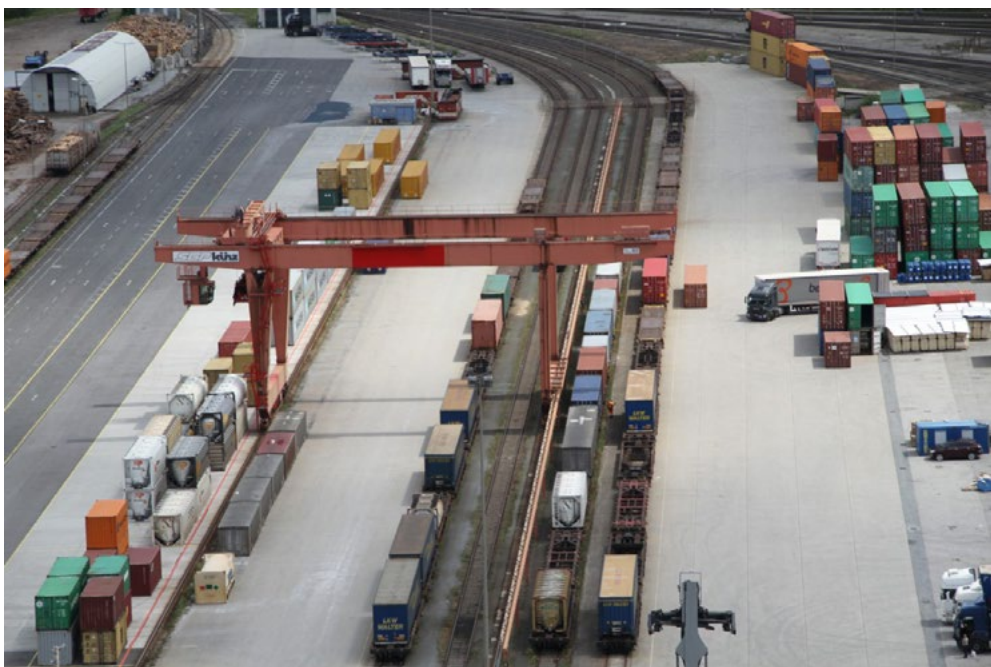
Taking ships to 2030 and beyond
with ABB Ability™ Collaborative Operations.

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



Trieste prepara il primo corridoio doganale internazionale d'Europa

AdSP e Dogane al lavoro, col supporto degli spedizionieri, per l'implementazione di un *fast corridor* ferroviario fra TMT e Interporto di Furnitz, in Austria. Superato il Pilot di Bruxelles



“Da qui a fine anno la componente informatica sarà pienamente operativa, l'ambizione è cominciare con la sperimentazione a settembre, posto che ovviamente la componente burocratico-amministrativa, che non compete a noi ma alle Dogane dei due paesi, sia rifinita”

A parlare è Alberto Cozzi, che per l'Autorità di Sistema Portuale di Trieste sta seguendo l'implementazione di un fast corridor doganale ferroviario dallo scalo giuliano, sul modello di quelli già avviati fra i porti del Tirreno e alcune sedi di sdo-

ganamento *inland*. Corridoio che però, in questo caso, avrà sbocco in un altro paese, in Austria.

“Nel progetto, finanziato con fondi europei del programma Italia-Austria Smartlogi, ha parte attiva LCA Logistik Center Austria Süd, società che gestisce l'Interporto di Furnitz, presso Villach, in Carinzia, appena dopo il valico di Tarvisio. Noi stiamo sviluppando la piattaforma informatica, mentre le due Dogane stanno lavorando sull'armonizzazione burocratica” ha aggiunto Cozzi, evidenziando

come tale attività sia stata resa possibile dal superamento della [procedura](#) Eu Pilot avviata da Bruxelles nei confronti dei fast corridor italiani. Superamento garantito [dall'emanazione](#) da parte dell'Agenzia delle Dogane, a inizio maggio, del nuovo disciplinare sui fast corridor.

“All'inizio il servizio sarà prestato solo per treni container in partenza dal Molo VII di Trieste. In un secondo momento si valuterà se e come estendere la cosa ai semirimorchi” ha proseguito il funzionario prima di concludere spiegando come “l'operazione sia stata condivisa ed anzi apprezzata dagli spedizionieri triestini”.

Precisazione necessaria. date le polemiche sorte

a suo tempo sul Tirreno, e confermata dal presidente di ASPT, l'associazione appunto degli spedizionieri triestini, Stefano Visintin: “Non solo abbiamo collaborato, siamo stati fra i promotori, perché crediamo che il beneficio dell'aumento dei traffici che il corridoio consentirà sarà di gran lunga superiore alle penalizzazioni che eventualmente ne scaturiranno per la categoria”.

Visintin, infatti, spiega che allo stato attuale “è quasi impossibile lavorare in importazione per soggetti comunitari non

italiani. Non è un problema doganale, è un problema fiscale, legato alla legge sull'Iva che impone di avere un rappresentante fiscale in Italia. Quando va bene riusciamo a fare qualche T1 e quando va male qualche CIM - Convenzione Internazionale Merci (documenti per il transito comunitario, *nda*), ma in ogni caso non facciamo operazioni ‘di valore’, non creiamo gettito daziario e non incassiamo IVA”.

Da tempo Visintin lamenta l'autolesionismo (“si rinuncia al terzo dei dazi che l'Italia potrebbe trattenere importando per paesi terzi”) della normativa fiscale italiana, che il corridoio non va a modifi-

care, aumentando anzi le opportunità per i doganalisti austriaci: “Ma non è questo il punto. Il punto è che il fast corridor renderà lo scalo più appetibile, aumenterà i traffici e quindi il nostro potenziale. Noi non vogliamo fare T1, vogliamo fare importazioni. L'apertura del mercato e la competizione con gli austriaci non sono un problema, men che meno con 2020 e sdoganamento centralizzato alle porte” ha chiuso il presidente degli spedizionieri, confermando che “quello fra Trieste e Furnitz sarà il primo corridoio doganale internazionale d'Europa”.

Andrea Moizo



29/05/2019

Cambiano le regole sul transito d'armi a Monfalcone

All'opposto di quanto avvenuto finora, la Capitaneria giuliana ha consentito l'ormeggio di una nave carica di materiale bellico per l'Arabia. Malumori fra operatori e portuali

La general cargo Norderney, bandiera di Antigua e armatore tedesco (MLB Shipping), è ripartita ieri da Monfalcone col suo carico di lanciarazzi e missili destinati al Ministero dell'Interno dell'Arabia Saudita, una spedizione curata da Bahri Bolloré Logistics, partnership fra il gruppo francese e quello parastatale saudita Bahri. Il passaggio nel porto giuliano, dove la nave era arrivata dopo aver caricato a Olvia, in Ucraina, le armi destinate allo sbarco a Gedda, non ha però mancato di

suscitare polemiche. Anche in ragione di quanto avvenuto pochi giorni fa a Genova, dove a un carico destinato all'Arabia, peraltro solo potenzialmente ad uso bellico, era stato impedito l'imbarco sulla Bahri Yanbu da portuali e attivisti. Protesta coordinata dalla Filt Cgil, decisa a contrastare l'interpretazione elastica dei trattati internazionali che impegnerebbero l'Italia ad accurate verifiche sugli armamenti anche solo in transito verso i paesi, come è l'Arabia, impegnati in teatri di guerre spor-

che quale è oggi lo Yemen.

Secondo quanto ricostruito dalla Capitaneria monfalconese, armatore e agente (Marlines) hanno avvertito gli organi di sicurezza dell'arrivo della Norderney e del suo carico, garantendo che le operazioni di imbarco/sbarco avrebbero riguardato solo materiali civili (tondini di ferro) e che i container pieni di armi e munizioni non sarebbero stati movimentati.

Precisazioni che hanno convinto la Guardia Costiera, malgrado una sua ordinanza vieti le "operazioni commerciali" su carichi di classe 1 (appunto quelli esplosivi) nel porto di Monfalcone. E malgrado, soprattutto, nel passato anche recente diversi operatori si siano sentiti rifiutare richieste di transito, come confer-

mano a Ship2Shore, dietro anonimato, due agenti marittimi attivi da tempo nello scalo e decisivi a far valere il precedente. "I contenitori erano contenuti, nel rispetto di tutte le norme, in una parte della nave non interessata alle operazioni. Ed erano solo in transito, per questo si è dato il nulla osta" ha spiegato il comandante in seconda della CP Virginia Buzzoni.

Non è l'unico dettaglio del caso Norderney, tuttavia, ad aver sollevato interrogativi. "In altre operazioni

similari, svolte in porti dove non esistono neppure le restrizioni presenti a Monfalcone, il transito di materiali di quel genere ci fu concesso solo garantendo servizio di guardiana armata h24 e presenza di guardia fuochi" ha raccontato ancora uno dei due agenti.

Sul tema sicurezza, sia come safety che come security, Buzzoni ha assicurato che tutte le misure di competenza della Capitaneria sono state adottate e rimandato per il resto alla Prefettura. Che non ci ha risposto e ha disposto solo un'ispezione del carico, affidata a Polizia di Frontiera e Dogana. Senza trovare difformità, ma tenendo lontani i lavoratori, fatti sbarcare e ignari di esser su una nave carica di 4 contenitori pieni di materiale esplosivo ("siti in coperta" secondo Buzzoni, anche sottocoperta secondo il piano di carico che siamo in grado di riprodurre in questa pagina).

"Operazioni come quelle sulla Norderney sono pericolose per la sicurezza dei lavoratori, è impensabile che si svolgano senza che gli stessi siano informati. Ma alle istituzioni chiederemo lumi anche sul carico e sul suo destinatario, perché è inaccettabile

che i porti italiani siano luogo di transito di armi quando sono chiusi alle persone che di quelle stesse armi sono le vittime" ha dichiarato Valentino Lorelli, segretario regionale della Filt Cgil, con riferimento alla dubbia compatibilità della spedizione con i trattati internazionali cui l'Italia è soggetta.

"Condanna ferma e piena solidarietà alla nostra struttura friulana e ai lavoratori portuali di Monfalcone, considerando anche il pericolo che hanno corso nella movimentazione delle merci perché all'oscuro del carico di armi ed esplosivi" ha affermato il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, aggiungendo che "nello scalo friulano, come a Genova la scorsa settimana, abbiamo registrato una nuova grave violazione dei trattati internazionali in tema di pace e delle misure di sicurezza. Il solo transito di armi è in netta violazione con i trattati internazionali perché i nostri porti non devono prestarsi a tali operazioni e ribadiamo la necessità di tenerli aperti invece alle persone vittime proprie di queste armi".

Andrea Moizo

preliminary CARGO PLAN

Date "18" 05 2018

Stevedore Company "OLVIA"

M/V "NORDERNEY"

Cargo: B/L - 001/4 - 40' cont - 17,281 m³ - 33,481 m³ (Boutte)

TOTAL: 33,4 m³

110 111 112

113 114 115

116 117 118

119 120 121

122 123 124

125 126 127

128 129 130

131 132 133

134 135 136

137 138 139

140 141 142

143 144 145

146 147 148

149 150 151

152 153 154

155 156 157

158 159 160

161 162 163

164 165 166

167 168 169

170 171 172

173 174 175

176 177 178

179 180 181

182 183 184

185 186 187

188 189 190

191 192 193

194 195 196

197 198 199

200 201 202

203 204 205

206 207 208

209 210 211

212 213 214

215 216 217

218 219 220

221 222 223

224 225 226

227 228 229

230 231 232

233 234 235

236 237 238

239 240 241

242 243 244

245 246 247

248 249 250

251 252 253

254 255 256

257 258 259

260 261 262

263 264 265

266 267 268

269 270 271

272 273 274

275 276 277

278 279 280

281 282 283

284 285 286

287 288 289

290 291 292

293 294 295

296 297 298

299 300 301

302 303 304

305 306 307

308 309 310

311 312 313

314 315 316

317 318 319

320 321 322

323 324 325

326 327 328

329 330 331

332 333 334

335 336 337

338 339 340

341 342 343

344 345 346

347 348 349

350 351 352

353 354 355

356 357 358

359 360 361

362 363 364

365 366 367

368 369 370

371 372 373

374 375 376

377 378 379

380 381 382

383 384 385

386 387 388

389 390 391

392 393 394

395 396 397

398 399 400

401 402 403

404 405 406

407 408 409

410 411 412

413 414 415

416 417 418

419 420 421

422 423 424

425 426 427

428 429 430

431 432 433

434 435 436

437 438 439

440 441 442

443 444 445

446 447 448

449 450 451

452 453 454

455 456 457

458 459 460

461 462 463

464 465 466

467 468 469

470 471 472

473 474 475

476 477 478

479 480 481

482 483 484

485 486 487

488 489 490

491 492 493

494 495 496

497 498 499

500 501 502

503 504 505

506 507 508

509 510 511

512 513 514

515 516 517

518 519 520

521 522 523

524 525 526

527 528 529

530 531 532

533 534 535

536 537 538

539 540 541

542 543 544

545 546 547

548 549 550

551 552 553

554 555 556

557 558 559

560 561 562

563 564 565

566 567 568

569 570 571

572 573 574

575 576 577

578 579 580

581 582 583

584 585 586

587 588 589

590 591 592

593 594 595

596 597 598

599 600 601

602 603 604

605 606 607

608 609 610

611 612 613

614 615 616

617 618 619

620 621 622

623 624 625

626 627 628

629 630 631

632 633 634

635 636 637

638 639 640

641 642 643

644 645 646

647 648 649

650 651 652

653 654 655

656 657 658

659 660 661

662 663 664

665 666 667

668 669 670

671 672 673

674 675 676

677 678 679

680 681 682

683 684 685

686 687 688

689 690 691

692 693 694

695 696 697

698 699 700

701 702 703

704 705 706

707 708 709

710 711 712

713 714 715

716 717 718

719 720 721

722 723 724

725 726 727

728 729 730

731 732 733

734 735 736

737 738 739

740 741 742

743 744 745

746 747 748

749 750 751

752 753 754

755 756 757

758 759 760

761 762 763

764 765 766

767 768 769

770 771 772

773 774 775

776 777 778

779 780 781

782 783 784

785 786 787

788 789 790

791 792 793

794 795 796

797 798 799

800 801 802

803 804 805

806 807 808

809 810 811

812 813 814

815 816 817

818 819 820

821 822 823

824 825 826

827 828 829

830 831 832

833 834 835

836 837 838

839 840 841

842 843 844

845 846 847

848 849 850

851 852 853

854 855 856

857 858 859

860 861 862

863 864 865

866 867 868

869 870 871

872 873 874

875 876 877

878 879 880

881 882 883

884 885 886

887 888 889

890 891 892

893 894 895

896 897 898

899 900 901

902 903 904

905 906 907

908 909 910

911 912 913

914 915 916

917 918 919

920 921 922

923 924 925

926 927 928

929 930 931

932 933 934

935 936 937

938 939 940

941 942 943

944 945 946

947 948 949

950 951 952

953 954 955

956 957 958

959 960 961

962 963 964

965 966 967

968 969 970

971 972 973

974 975 976

977 978 979

980 981 982

983 984 985

986 987 988

989 990 991

992 993 994

995 996 997

998 999 1000

1001 1002 1003

1004 1005 1006

1007 1008 1009

1010 1011 1012

1013 1014 1015

1016 1017 1018

1019 1020 1021

1022 1023 1024

1025 1026 1027

1028 1029 1030

1031 1032 1033

1034 1035 1036

1037 1038 1039

1040 1041 1042

1043 1044 1045

1046 1047 1048

1049 1050 1051

1052 1053 1054

1055 1056 1057

1058 1059 1060

1061 1062 1063

1064 1065 1066

1067 1068 1069

1070 1071 1072

1073 1074 1075

1076 1077 1078

1079 1080 1081

1082 1083 1084

1085 1086 1087

1088 1089 1090

1091 1092 1093

1094 1095 1096

1097 1098 1099

1100 1101 1102

1103 1104 1105

1106 1107 1108

1109 1110 1111

1112 1113 1114

1115 1116 1117

1118 1119 1120

1121 1122 1123

1124 1125 1126

1127 1128 1129

1130 1131 1132

1133 1134 1135

1136 1137 1138

1139 1140 1141

1142 1143 1144

1145 1146 1147

1148 1149 1150

1151 1152 1153

1154 1155 1156

1157 1158 1159

1160 1161 1162

1163 1164 1165

1166 1167 1168

1169 1170 1171

1172 1173 1174

1175 1176 1177

1178 1179 1180

1181 1182 1183

1184 1185 1186

1187 1188 1189

1190 1191 1192

1193 1194 1195

1196 1197 1198

1199 1200 1201

1202 1203 1204

1205 1206 1207

1208 1209 1210

1211 1212 1213

1214 1215 1216

1217 1218 1219

1220 1221 1222

1223 1224 1225

1226 1227 1228

1229 1230 1231

1232 1233 1234

1235 1236 1237

1238 1239 1240

1241 1242 1243

1244 1245 1246

1247 1248 1249

1250 1251 1252

1253 1254 1255

1256 1257 1258

1259 1260 1261

1262 1263 1264

1265 1266 1267

1268 1269 1270

1271 1272 1273

1274 1275 1276

1277 1278 1279

1280 1281 1282

1283 1284 1285

1286 1287 1288

1289 1290 1291

1292 1293 1294

1295 1296 1297

1298 1299 1300

1301 1302 1303

1304 1305 1306

1307 1308 1309

1310 1311 1312

1313 1314 1315

1316 1317 1318

1319 1320 1321

1322 1323 1324

1325 1326 1327

1328 1329 1330

1331 1332 1333

1334 1335 1336

1337 1338 1339

1340 1341 1342

1343 1344 1345

1346 1347 1348

1349 1350 1351

1352 1353 1354

1355 1356 1357

1358 1359 1360

1361 1362 1363

1364 1365 1366

1367 1368 1369

1370 1371 1372

1373 1374 1375

1376 1377 1378

1379 1380 1381

1382 1383 1384

1385 1386 1387

1388 1389 1390

1391 1392 1393

1394 1395 1396

1397 1398 1399

1400 1401 1402

1403 1404 1405

1406 1407 1408

1409 1410 1411

1412 1413 1414

1415 1416 1417

1418 1419 1420

1421 1422 1423

1424 1425 1426

1427 1428 1429

1430 1431 1432

1433 1434 1435

1436 1437 1438

1439 1440 1441

1442 1443 1444

1445 1446 1447

1448 1449 1450

1451 1452 1453

1454 1455 1456

1457 1458 1459

1460 1461 1462

1463 1464 1465

1466 1467 1468

1469 1470 1471

1472 1473 1474

1475 1476 1477

1478 1479 1480

1481 1482 1483

1484 1485 1486

1487 1488 1489

1490 1491 1492

1493 1494 1495

1496 1497 1498

1499 1500 1501

1502 1503 1504

1505 1506 1507

1508 1509 1510

1511 1512 1513

1514 1515 1516

1517 1518 1519

1520 1521 1522

1523 1524 1525

1526 1527 1528

1529 1530 1531

1532 1533 1534

1535 1536 1537

1538 1539 1540

1541 1542 1543

1544 1545 1546

1547 1548 1549

1550 1551 1552

1553 1554 1555

1556 1557 1558

1559 1560 1561

1562 1563 1564

1565 1566 1567

1568 1569 1570

1571 1572 1573

1574 1575 1576

1577 1578 1579

1580 1581 1582

1583 1584 1585

1586 1587 1588

1589 1590 1591

1592 1593 1594

1595 1596 1597

1598 1599 1600

1601 1602 1603

1604 1605 1606

1607 1608 1609

1610 1611 1612

1613 1614 1615

1616 1617 1618

1619 1620 1621

1622 1623 1624

1625 1626 1627

1628 1629 1630

1631 1632 1633

1634 1635 1636

1637 1638 1639

1640 1641 1642

1643 1644 1645

1646 1647 1648

1649 1650 1651

1652 1653 1654

1655 1656 1657

1658 1659 1660

1661 1662 1663

1664 1665 1666

1667 1668 1669

1670 1671 1672

1673 1674 1675

1676 1677 1678

1679 1680 1681

1682 1683 1684

1685 1686 1687

1688 1689 1690

1691 1692 1693

1694 1695 1696

1697 1698 1699

1700 1701 1702

1703 1704 1705

1706 1707 1708

1709 1710 1711

1712 1713 1714

1715 1716 1717

1718 1719 1720

1721 1722 1723

1724 1725 1726

1727 1728 1729

1730 1731 1732

1733 1734 1735

1736 1737 1738

1739 1740 1741

1742 1743 1744

1745 1746 1747

1748 1749 1750

1751 1752 1753

1754 1755 1756

1757 1758 1759

1760 1761 1762

1763 1764 1765

1766 1767 1768

1769 1770 1771

1772 1773 1774

1775 1776 1777

1778 1779 1780

1781 1782 1783

1784 1785 1786

1787 1788 1789

1790 1791 1792

1793 1794 1795

1796 1797 1798

1799 1800 1801

1802 1803 1804

1805 1806 1807

1808 1809 1810

1811 1812 1813

Nuovo 'colpo' di Luka Koper nell'automotive

Lo scalo sloveno ha prevalso sui concorrenti nella terza gara indetta dal gruppo tedesco Daimler per la logistica dei suoi veicoli



Luka Koper ha avuto successo anche nella terza procedura di gara internazionale lanciata dalla corporation automobilistica tedesca Daimler, dopo la prima vinta nel 2015 quando lo scalo sloveno venne scelto come uno dei principali hub portuali per l'export delle autovetture prodotte nei diversi stabilimenti europei Mercedes-Benz.

“Fattori determinanti, in questo terzo processo di selezione, sono stati l'affidabilità delle nostre infrastrutture e un'esperienza specifica nella gestione e nello stoccaggio di questa tipologia di carico, particolarmente 'sensibile'. Proseguendo il nostro rapporto di business con il gruppo tedesco, incrementeremo anche il range di servizi addizionali offerti nella gestione della logistica automotive” ha commentato ufficialmente Luka Koper, che durante lo scorso anno, al suo Car Terminal, ha movimentato 754.000 veicoli.

In linea con la strategia di sviluppo del

porto sloveno, che vede le auto, insieme ai container, come una delle merceologie su cui puntare maggiormente, verranno investiti ulteriori 40 milioni di euro nel potenziamento delle infrastrutture dedicate alla movimentazione delle auto.

Uno dei principali interventi riguarderà la realizzazione di un nuovo garage da 6.000 posti, che incrementerà la capacità annua complessiva del terminal portandola a 162.000 unità. Le attività per appaltare la costruzione dell'opera sono già state avviate.

Un altro investimento che verrà effettuato nello scalo di Koper, in relazione al comparto automotive, servirà ad creare un nuovo spazio per l'attracco al Basin 3 e una relativa connessione ferroviaria. “Stiamo anche lavorando per ottenere ulteriori aree e piazzali per lo stoccaggio delle auto a terra, in accordo con il nuovo piano nazionale per le attività portuali” ha concluso Luka Koper.

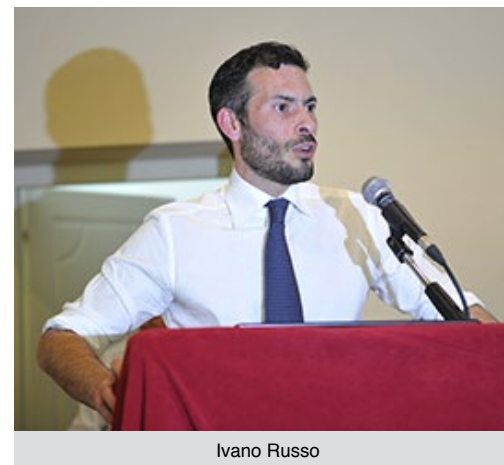
CONFETRA INFORMA

RUSO (CONFETRA) IN VISTA DEL CONVEGNO CON LA LIUC A CASTELLANZA: “ULTIMA OCCASIONE PER COSTRUIRE UN MODELLO NAZIONALE DI INDUSTRIA LOGISTICA VOLANO DI SVILUPPO”

Italia hub logistico per l'Europa? Si può fare.... A questa domanda tanti diversi protagonisti dell'industria logistica italiana ed internazionale, proveranno a rispondere domani in occasione del Convegno promosso dalla LIUC - in partnership con Confetra - presso l'Università di Castellanza. “Titolo in parte provocatorio, per stimolare una discussione vera” commenta Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra.

Per la prima volta nella Storia Contemporanea - aggiunge Russo - al netto di declinazioni legate a vicende belliche, la logistica guida i grandi processi politico - economici globali. Guerra dei Dazi, Brexit, Via della Seta, dibattito sulle grandi infrastrutture, 5G e Reti immateriali, Internet of Things: i grandi blocchi statuali o continentali vanno riposizionandosi e ridefinendo tra loro i rapporti di forza in base alla rispettiva capacità di costruire, proteggere e sfruttare reti e flussi, di merci, informazioni, risorse naturali.

L'Italia non ha nulla, dal punto di vista orografico, per essere una “piattaforma logistica”. E' circondata dal mare, chiusa a nord - da Ovest a Est - dalle Alpi, separata da Nord a Sud dagli Appennini, con vaste aree sismiche ed insicure, ed una storia politica ed economica secolare fatta di municipalismo, localismo e divario territoriale. Tuttavia è in una collocazione geografica ottimale, ma che da sola ovviamente non basta. Ad oggi abbiamo oltre 6 miliardi di euro di investimenti



Ivano Russo

pubblici in corso in infrastrutture e logistica: tra Reti Ten, Corridoi, interventi di ultimo miglio, opere nei porti, incentivi per lo shift modale, sostegno all'autotrasporto. A questi ne vanno aggiunti circa altri 7 di risorse private in equipment, terminal, magazzini, flotte e vettori.

volumi in astratto come se i transiti di merce creassero valore “a prescindere”. Non è così, e comunque non sarebbe decoroso puntare a divenire una commodity territoriale al servizio degli altri player, regionali o globali, accontentandoci delle briciole”.

Uno stock enorme di risorse, 13 miliardi di euro, per non perdere l'ultimo treno: costruire un modello nazionale di industria logistica in grado di essere volano dello sviluppo del Paese. Serve però integrare strutturalmente, su grandi progetti di filiera, industria manifatturiera, ricerca scientifica, logistica, infrastrutture, tecnologia, finanza. Costruire ecosistemi di sviluppo competitivi, che abbiano come pivot gli asset materiali ed immateriali della logistica e dei territori. Questa è la sfida del Paese, non aumentare i

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

27/05/2019

Napoli, terremoto in AdSP

Inchiesta della Procura su un giro di appalti truccati, interdetto l'ex segretario generale Emilio Squillante

Sono undici le società che sono state perquisite questa mattina nel corso dell'operazione della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza che ha coinvolto l'Autorità di Sistema Portuale di Napoli e portato agli arresti domiciliari sei persone, mentre una sesta è destinataria di una misura interdittiva.

I reati contestati agli indagati vanno dalla turbativa d'asta alla corruzione. Perquisiti gli uffici della Ilmed Srl, Lemapod Fin Srl, Amalfi Srl, Parthenope, Gipimars, Isi Con-

sortile, Consortile San Vito, Archedil Sea, Ltd Logistica Srl, Lemapod Srl, Or Partecipazioni costruzioni Srl.

Si tratta di una indagine su appalti truccati nel porto in maniera sistematica, quasi strutturata, sostengono i PM della Procura di Napoli; l'inchiesta abbraccia un periodo che va dal 2013 al 2017. La sospensione dal servizio è stata disposta nei confronti di Emilio Squillante, ex segretario generale (durante la presidenza Dassatti), attuale capo dello staff del presidente dell'Au-



torità portuale Pietro Spirito e in passato dirigente di altri settori. Per lui, i PM Ida Frongillo e Valeria Sico, che indagano con il coordinamento dell'aggiunto Vincenzo Piscitelli, avevano chiesto il carcere, e hanno già presentato ricorso al Riesame contro la decisione del GIP Federica De

Bellis. Ai domiciliari si trovano invece il funzionario dell'Autorità Gianluca Esposito e gli imprenditori Pasquale Ferrara, Pasquale Loffredo, Pasquale Sgambati, Giovanni Esposito e Alfredo Staffetta. Squillante, che è interdetto dalle sue funzioni per un anno, deve rispondere di

corruzione, dato che il GIP ha respinto per lui l'ipotesi di reato di associazione per delinquere. L'imprenditore Pasquale Ferrara, ora ai domiciliari, sarebbe stato al centro del sistema che ha compiuto illeciti nell'attribuzione degli appalti, servendosi di strumenti quali la dichiarazione di procedura d'urgenza, la partecipazione ai bandi di gara in 'cordate' con il vincitore prestabilito dalle imprese, e persino la mancata pubblicazione del bando. I funzionari avrebbero sostenuto il gruppo di imprese coordinato da Ferrara in cambio di regali e denaro. Fra gli appalti sotto la lente dei PM, quello per la realizzazione degli alloggi dell'Autorità portuale, quello di manutenzione straordinaria, quello per i cancelli della banchina Pisacane, quello della segnaletica stradale.

RIMORCHIO

29/05/2019

RR amplia il suo piano di investimenti a Malta

La controllata Tug Malta, che ha appena preso in consegna il Vittoriosa e riceverà un altro mezzo nel 2021, ha ordinato a Med Marine un'altra unità in arrivo tra poche settimane



Si amplia il piano di investimento, da 24 milioni di euro per tre nuovi mezzi in tre anni, che Rimorchiatori Riuniti ha [varato per la sua controllata Tug Malta nel 2018](#).

A margine della cerimonia di consegna del Vittoriosa – seconda unità del terzetto, dopo il St. Angelo arrivato circa un anno fa – avvenuta pochi giorni fa a La Val-

letta, la compagnia ha spiegato che per la sua flotta si è reso necessario un ulteriore rinforzo, ovvero l'aggiunta di una "piccola unità" più adatta alla gestione di navi

dalle dimensioni inferiori, inclusi gli yacht che raggiungono i porti turistici dell'isola. Ordinato anch'esso a Med Marine, il cantiere turco che ha realizzato il Vittoriosa, il nuovo acquisto sarà una nave lunga 14 metri, classificata dal Rina, in grado di svolgere operazioni di traino, ormeggio e gestione. Al momento non è noto l'investimento del gruppo per questa unità che, ha precisato Tug Malta, sarà consegnata già "nelle prossime settimane".

Tornando invece al piano già avviato, come detto la compagnia maltese ha ricevuto nei giorni scorsi il [Vittoriosa, varato da Med Marine nel suo stabilimento di Eregli](#), affacciato sul Mar Nero. Alla cerimonia di battesimo hanno partecipato Giovanni Dellepiane, presidente del gruppo, il managing director di questo, nonché presidente di Rimorchiatori Mediterranei Gregorio Gavarone, e il presidente

di Tug Malta John E Sullivan, mentre per il governo maltese, promotore del piano di investimento, è intervenuto il ministro dei trasporti e delle infrastrutture del paese, Ian Borg.

Lungo 29,7 metri per 13,3 metri, realizzato su modello Robert Allan RAstar 3000-W, il tug – che batte bandiera maltese – è ideato per svolgere operazioni in porto e di escorting, è dotato di sistema anti-incendio Class 1 e servirà le navi che scalano il Marsaxlokk Freeport Terminal e il Terminal LNG Delimara.

Ad oggi non si conoscono invece dettagli relativamente alla terza unità del trio che forma il piano da 24 milioni di investimento di Tug Malta. La compagnia ha spiegato però che questo mezzo entrerà nella flotta entro il primo trimestre del 2021.

Francesca Marchesi

CNV consegna alla Russia il rimorchiatore Roma-Mosca

Da giugno il mezzo verrà impiegato per lo smantellamento dei sommergibili nucleari dismessi nel mare di Barents



È stato ufficialmente consegnato Roma-Mosca, il rimorchiatore costruito dai Cantieri Navali Vittoria per la Federazione Russa, che se ne servirà nel progetto Aspect Konversia per le operazioni di smantellamento dei sommergibili nucleari dismessi nel mare di Barents.

Costato 8 milioni di euro, il mezzo – noto anche come C.871 PIM—MOCKBA - era stato commissionato in realtà allo stabilimento veneto dal MISE nel 2016, nell'ambito degli accordi di collaborazione tra i governi italiano e russo in materia di gestione dei rifiuti radioattivi. La sua consegna, precisamente alla società SevRao/RosRao, è avvenuta nello stabilimento di Adria con una cerimonia alla quale hanno preso parte il presidente di CNV Luigi Duò e rappresentanti delle due società russe che gestiranno l'unità. Varato lo scorso settembre, il Roma – Mosca è ora atteso nella cittadina di Murmansk "indicativamente nel mese di giugno", spiega una nota del cantiere.

Il mezzo, un rimorchiatore azimutale con notazione di classe Ice 2, potrà svolgere funzioni di traino o spinta nei porti o in mare aperto, anche in presenza di ghiacci, potendo operare fino a -10 gradi e garantire, nel periodo invernale, durante la sosta in banchina, una capacità di riscaldamento dei locali adibiti all'equipaggio anche con temperature pari a -34 gradi.

Il rimorchiatore, lungo 32 metri circa, possiede inoltre una capacità di tiro a punto fisso di 65 tonnellate e di tiro dinamico di 54 tonnellate, e può raggiungere una velocità di 12,5 nodi grazie a due motori diesel veloci ciascuno accoppiati a due propulsori azimutali con eliche a passo variabile.

La sua costruzione è avvenuta sotto la sorveglianza del Russian Maritime Register of Shipping (RMRS).

A margine della consegna Duò ha ricordato come la sua costruzione consolidi il posizionamento del cantiere sul mercato dei rimorchiatori portuali e d'altura.

Caremar pronta al debutto italiano del cold ironing

La compagnia partenopea sarà la prima a servirsi volontariamente dell'alimentazione elettrica per le proprie navi in banchina a Napoli

Dopo la sottoscrizione, lo scorso novembre, di un protocollo d'intesa con Autorità di Sistema Portuale ed ENEL, Caremar, ex costola del gruppo Tirrenia oggi controllata da una joint venture fra il gruppo MSC e la Rifim della famiglia D'Abundo, ha avviato l'operazione "cold ironing", chiedendo all'AdSP una concessione triennale "per la posa di infrastrutture elettriche lungo la banchina della Calata di Porta di Massa, nel porto di Napoli".

La compagnia, in sintesi, sarà presto in grado di alimentare le proprie navi ormeggiate nel capoluogo partenopeo con corrente elettrica, non utilizzando quindi i generatori di bordo ed evitando

la dispersione di emissioni nocive nell'aria. A spiegare i dettagli dell'iniziativa è Franco Ceci, amministratore delegato di quella che in Italia "è la prima compagnia a dotarsi volontariamente del sistema di alimentazione elettrica durante la sosta in porto".

Quante e quali navi della compagnia saranno equipaggiate?

"Tutte le navi traghetto sono state già attrezzate per ricevere l'energia elettrica terrestre".

Tale alimentazione sostituirà completamente, durante la sosta in porto, quella attraverso i generatori di

bordo? In termini di emissioni può quantificare i vantaggi che si otterranno?

"Sì, l'alimentazione elettrica di terra sostituirà, durante le soste notturne, l'utilizzo dei generatori di bordo. Le emissioni di CO2 in atmosfera saranno ridotte di circa 1,23 tonnellate di CO2 per nave al giorno".

Quanto investirà la compagnia fra interventi a terra e sulle navi? Che tempi prevedete?

"L'investimento complessivo è di 150.000 euro. Il lavoro a terra è in fase di aggiudicazione. Il sistema entrerà in funzione entro la fine di luglio di quest'anno".

Quale forma di incentivazione è stata concordata con l'AdSP?

È stato concordato uno sconto del 30% sulle tasse portuali di sbarco/security per i prossimi tre anni.

E quanto al low sulphur cap del 2020, come lo affronterà Caremar?

"La Caremar già utilizza, in accordo alla normativa nazionale ed internazionale vigente, combustibili con contenuti di zolfo inferiori allo 0,1% ppm per le navi traghetto e 0,001% ppm per le unità HSC. In sostanza già siamo conformi al low sulphur cap del 2020".

Andrea Moizo





SATER s.r.l.

VENDITA - ASSISTENZA - RICAMBI - NOLEGGIO

**CARRELLI ELEVATORI - GRUPPI ELETTROGENI
MACCHINE OPERATRICI PORTUALI**

DIVISIONE GRUPPI ELETTROGENI

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

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



POWER

SOLID

COMPACT



MADE IN ITALY



GRUPPO ELETTROGENO PER TRASPORTI REEFER SU AUTOCARRI



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

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



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



GRUPPO ELETTROGENO PER TRASPORTI REEFER SU RIMORCHI



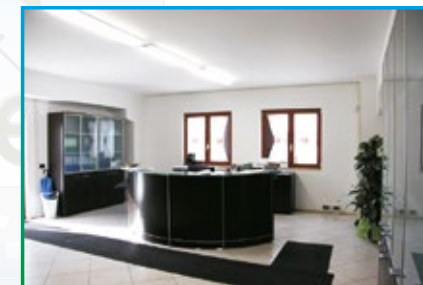
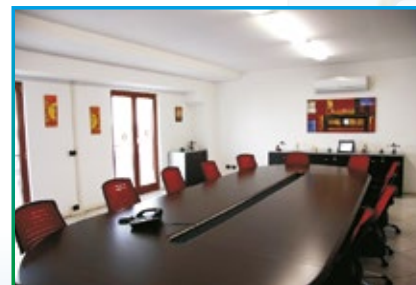
Il nostro Gruppo Elettrogeno installato su SemiRimorchi e Rimorchi, rispetto al Gruppo installato sui Trattori Stradali, varia leggermente nelle dimensioni e nel peso e verrà aggiunto un Serbatoio da 60 lt. circa per il Carburante che alimenterà il Gruppo. La Centralina di Comando (protetta in una cassetta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



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



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



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

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

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

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



RIVENDITORI AUTORIZZATI



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

Cessioni di navi in vista per VSL e Montanari

In uscita dalle flotte le tanker High Sun e Valdaosta destinate rispettivamente a turchi e a nigeriani



La flotta mercantile italiana si prepara a perdere altri due pezzi. Secondo fonti di mercato dovrebbero infatti formalizzarsi a breve le cessioni di due navi cisterna di proprietà di Navigazione Montanari e di Eco Tankers, joint venture maltese controllata al 77% da Venice Shipping&Logistica e al 33% da d'Amico International Shipping.

Per quanto riguarda la società armatoriale marchigiana è destinata a lasciare la flotta la nave Valdaosta, una tanker della classe Handysize da 26.200 tonnellate di portata costruita nel 2002 dal cantiere sudcoreano Sls Shipbuilding. Da navigazione Montanari fanno sapere che “la cessione è in itinere e potrebbe essere portata all'attenzione del Board nelle prossime settimane, previa verifica della coerenza della stessa con il piano di ristrutturazione finanziaria attualmente in essere”. Ad acquistare la nave dovrebbe essere una società nigeriana disposta a mettere sul piatto una cifra prossima ai 7,2 milioni di dollari.

Operazione di alleggerimento della flotta anche per il fondo di private equity Venice Shipping & Logistics che, sempre secondo indiscrezioni di mercato, sarebbe prossima alla vendita della nave cisterna ribattezzata High Sun, una MR1 da 50.000 tonnellate di portata lorda e consegnata nel 2014 dal cantiere vietnamita Hyundai Vinashin. Formalmente la società proprietaria dell'unità in questione è la maltese Eco Tankers nella quale ha una quota rivelante anche il gruppo d'Amico che in questi anni ne ha curato la gestione tecnica e commerciale. A distanza di 5 anni l'investimento in questa nave può essere giudicato positivo se si considera che il prezzo di vendita riportato oggi (circa 28,5 milioni di dollari) equivale praticamente al prezzo pagato nel 2014 dal cantiere (29 milioni di dollari secondo VesselsValue). Ad aggiudicarsi prossimamente la nave cisterna High Sun, se non ci saranno intoppi, dovrebbe essere la società turca Ditas Shipping.

Nicola Capuzzo

AGENTI MARITTIMI

Hapag Lloyd sceglie Genova come headquarter per il Sud Europa

Banchero (Assagenti) esulta: “Si aprirà una stagione di assunzioni sul territorio”

La compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd AG ha scelto Genova come sede regionale per il mercato Sud Europa e si prepara ad assumere circa 60 persone. Di queste, una ventina circa verranno trasferite dal quartier generale di Amburgo mentre le altre sono nuove assunzioni. Ad annunciarlo è stata l'associazione di categoria degli agenti marittimi genovesi Assagenti che, per voce del suo presidente Alberto Banchero, ha detto: “Si aprirà una stagione di assunzioni sul territorio”.

Hapag Lloyd Italy dal primo settembre sarà sede regionale del Sud Europa per la compagnia tedesca Hapag Lloyd AG. Assagenti in una nota spiega che la decisione è stata presa la settimana scorsa dall'headquarter di Amburgo che ha diviso la regione europea in Nord e Sud, definendo Genova quale sede della regione South Europe che sarà responsabile delle aree Italia, Spagna, Turchia, Egitto e Medagant.

“La riorganizzazione della compagnia

tedesca amplia le competenze della sua filiale italiana, prima tra le sedi mediterranee di Hapag Lloyd AG in termini di volumi movimentati, questo significa che si aprirà una stagione di assunzioni: serviranno maggiori risorse umane per gestire le nuove deleghe, notizia che conferma quanto l'industria portuale e logistica sia il motore della città in cui viviamo” ha detto Alberto Banchero, presidente Assagenti.

N.C.



L'Adriatico fa il pieno di crocieristi

Secondo Risposte Turismo i paesi dell'area nel 2019 batteranno ogni record storico, arrivando a movimentare 5,52 milioni di passeggeri

Potrebbero arrivare a 5,52 milioni i crocieristi movimentati (tra imbarchi, sbarchi e transiti) nei porti dell'Adriatico nel 2019, un dato che farebbe segnare una crescita del 7,3% rispetto allo scorso anno e il primato storico dell'area.

A fornire la stima è, da Ancona, Rispo-

ste Turismo, la società di consulenza guidata da Francesco di Cesare promotrice insieme alla port authority dell'Adriatic Sea Forum e autrice anche dello studio Adriatic Sea Tourism Report, presentato in apertura della manifestazione.

Il dato (record) nelle movimentazioni dei passeggeri, vi si legge, è il frutto di una proiezione basata sull'andamento dei principali 23 porti crocieristici adriatici (che nel 2018 hanno pesato per il 99,7% del totale passeggeri e il 99,3% delle toccate nave) e si prevede andrà

ad accompagnarsi a una crescita di pari tenore delle toccate nave, che toccheranno quota 3.307 (+7,2%).

Nell'ordine, la gerarchia degli scali come prevedibile vedrà al primo posto Venezia (1,56 milioni di crocieristi e 502 toccate nave, entrambi dati stabili rispetto al 2018), seguito da Corfù con 787 mila crocieristi (+7%) e 416 toccate nave (+0,7%) e Dubrovnik, con 745 mila crocieristi (+1,8%) e 475 toccate nave (+8,4%).

Il traffico di passeggeri a bordo di traghetti, aliscafi e catamarani, registrerà una crescita più contenuta, che non coinvolgerà i porti italiani. Secondo RT, l'anno in corso infatti dovrebbe chiudersi con un "leggero ulteriore aumento" rispetto ai risultati del 2018 (19,74 milioni di passeggeri, +2,4% sul 2017), il migliore dell'ultimo decennio. In particolare dovrebbero progredire Zara (2,43 milioni di passeggeri, +1-2%), Durres (875mila, +2,6%), Dubrovnik (575mila, +3%), Sibenik (300mila, +3%), Rijeka (150mila, 16%), Pola (12mila, +2,2% su rotte costiere e stabile su quelle internazionali), e risultare stabili, tra le altre, le performance di Ancona, Trieste e Pesaro.

Quanto ai dati consuntivi del 2018, la movimentazione di passeggeri via traghetti/aliscafi e catamarani, pur senza considerare le rotte interne, vede la Croazia al primo posto tra i paesi dell'area con 9,56 milioni di passeggeri (+0,7% sul 2017, quota pari al 48,4% del totale nell'area), seguita dalla Grecia (5,39 milioni, +7% sul 2017, pari al 27,3%) e dall'Italia (3,29 milioni, +1,8% sul

2017, fetta pari al 16,7%).

Nei consuntivi 2018 del traffico crocieristico, resta invece imbattuta la leadership italiana nel numero di passeggeri con 2,42 milioni (+12% sul 2017, il 46,9% del totale nell'area), che nell'elenco è seguita dalla Croazia (1,3 milioni, 25,2% del totale), leader però nel numero di toccate nave (1.180, il 37,7% del totale) e quindi Grecia con 737 mila passeggeri movimentati. In crescita anche la Slovenia, in classifica grazie ai numeri del porto di Koper (101 mila passeggeri movimentati, +40,5%), mentre perde terreno l'Albania (-19,1%), trascinata verso il basso dalla riduzione del traffico nel porto di Saranda (78,2 mila passeggeri movimentati, -23,2%).

Passando a una valutazione del giro d'affari generato dal turismo marittimo, secondo Risposte Turismo le spese sostenute a terra nell'area adriatica nel 2018 sono state complessivamente pari a 420 milioni di euro.

“Se il traffico crocieristico – ha commentato di Cesare – nonostante i nodi da sciogliere su Venezia quest'anno crescerà significativamente in Adriatico grazie al lavoro compiuto da tutti gli operatori attivi nell'area, il comparto dei traghetti continua a prestarsi a una doppia lettura. Da un lato, infatti, si evidenzia la sua rilevanza nelle direttrici di spostamento dei turisti in Adriatico e le ampie potenzialità di crescita, dall'altro si registra ancora un ritardo rispetto agli standard, ad esempio di offerta e di promozione, che altre soluzioni di trasporto hanno adottato da tempo”.



Le navi di APL spariranno dal Mediterraneo

CMA CGM, che da circa un paio di anni controlla il liner asiatico, ha annunciato una riorganizzazione del network di servizi che renderà Europa e Mare Nostrum riserva esclusiva della casa madre francese

A partire dal 1° ottobre prossimo, le navi del liner APL non circoleranno più in Mediterraneo, abbandonando definitivamente i porti del Mare Nostrum – compresi diversi scali italiani – per concentrarsi sui mercati asiatici e transpacifici.

Ad aver deciso, e comunicato, questa riorganizzazione del network è il gruppo francese CMA CGM, che durante il 2016 aveva rilevato dal fondo sovrano di Singapore Temasek Holdings [la maggioranza del gruppo marittimo NOL](#), il cui ‘pezzo pregiato’ era proprio la controllata APL.

Nell’ambito di un più ampio piano di

razionalizzazione del proprio business marittimo, la corporation guidata dall’armatore Rodolphe Saadé, Chairman e CEO di CMA CGM Group, ha infatti reso noto che, a partire dal prossimo ottobre, APL “si focalizzerà sui mercati transpacifico, dove gioca un ruolo determinante, Asia-subcontinente indiano, dove sarà l’unico brand a rappresentare il gruppo, intra-asiatico, insieme a CNC (altra compagnia controllata da CMA CGM), Asia-Oceania, e nel mercato interno americano (US flag services)”.

In conseguenza di ciò, CMA CGM sarà

l’unico brand del gruppo presente nei servizi di linea sulle rotte transpacifiche, Asia-Europa, Asia-Mediterraneo, Asia-Caraibi ed Europa-India-Medio Oriente.

APL abbandonerà quindi il Mediterraneo, dove fino ad oggi era presente con 6 servizi di collegamento con l’Asia (5 operati sotto il ‘cappello’ della Ocean Alliance) e numerosi scali regolari in porti italiani.

In base alla programmazione al momento consultabile sul sito istituzionale di APL, infatti, i servizi Asia-Med sono l’Adriatic Express (ADX, che in Italia scala settimanalmente Venezia e Trieste), il Bospho-



setup organizzativo “consentirà al gruppo di semplificare la sua offerta, rendendola più chiara e comprensibile per i propri clienti” e di beneficiare “dell’esperienza di compagnie specializzate nei vari mercati regionali, riducendo con-

temporaneamente i costi operativi”.

Al momento non è chiaro se i servizi operati da APL continueranno ad esistere, per essere semplicemente ri-brandizzati, o se invece i traffici fino ad oggi movimentati tra Asia, Europa e Mediterraneo sulle navi del liner asiatico verrà ‘dirottato’ sulle portacontainer della mother-company CMA CGM.

F.B.

Nuove alleanze mediterranee per Arkas Line

L’operatore turco stringe accordi di collaborazione con CNAN Med in Algeria e con Hapag Lloyd in Mar Nero

Dall’inizio di maggio è partito l’Algeria Service, nuovo collegamento operato in partnership da Arkas Line e da CNAN Med.

La compagnia nordafricana è infatti operatore del nuovo Westmed Oran Service (WOS), su cui vengono impiegate 2 navi da 1.600 TEUs, mentre la società turca acquista slot per 400 TEUs a settimana. La rotazione settimanale del servizio è Castellon, Valencia, Barcellona, Oran, Algeri,

Castellon.

Parallelamente, Arkas ha annunciato anche un nuovo Vessel Sharing Agreement, attivo dalla metà di maggio, con Hapag Lloyd: le due compagnie hanno preso in carico il servizio Westmed Black Sea Service (WBS), attualmente operato da Emes Feeder.

Novità che ha comportato un incremento di capacità disponibile sulla linea: da 4 navi da 1.500 TEUs di capacità, impiegate da

Emes, a 4 portacontainer da 2.500-2.700 TEUs (2 per ogni compagnia) di capacità disposte sul WSB da Arkas e Hapag Lloyd. La rotazione è Istanbul (Kumport-Marport), Burgas, Constanta, (Csct DPW and Socap), Istanbul (Marport-Kumport), Gemlik (Borusan), Pireo, Tangeri (Eurogate), Casablanca, Pireo, Gemlik (Borusan), Yarimca (DPW), Istanbul (Kumport-Marport).

La toccata di Varna, prevista sulla prece-



Infine, Hapag Lloyd ha annunciato un ulteriore potenziamento del servizio Adria Express Service (ADX), che attualmente viene operato con 3 navi da 1.700 TEUs che scalano i porti di Damietta, Koper, Venezia, Pireo, Rijeka, Venezia, Ancona, Damietta

dente schedula, è stata sostituita da Burgas, mentre la toccata a Kumport, inclusa nella sosta a Istanbul, è aggiuntiva rispetto a quella a Marport.

La prima partenza in northbound del rinnovato servizio ADX è stata fatta dalla nave Hansa Limburg, che ha toccato Damietta, in Egitto, lo scorso 20 maggio.

Oltre mezzo secolo di buoni affari per la più grande 'casa dello shipping' in Italia

banchero costa celebrerà 50+1 anni di attività con un grande evento a Genova, mentre il cofondatore Lorenzo Banchero ha dato alle stampe un libro che ricorda i suoi 69 anni di carriera nel business marittimo

Il gruppo genovese bancario costa - le iniziali in minuscolo sono un vezzo che caratterizza da sempre la ragione sociale - di sicuro la più famosa e grande 'casa dello shipping' in Italia, impegnata in attività di brokeraggio marittimo, agenzia marittima, brokeraggio assicurativo, finanza navale, gestione commerciale, gestione tecnica, ricerche di mercato, rappresentanza di cantieri di riparazione, mediazione di rimorchio e salvataggio, trading, ha deciso di celebrare il mezzo secolo 'abbondante' di attività (la società è stata fondata nel 1968) con un doppio evento a Genova alla fine del mese prossimo.

Il 25 giugno un certo numero di ospiti selezionati avranno l'opportunità di parte-

cipare a una conferenza molto speciale a Genova; quel martedì mattina, due paesi che sono emersi in maniera inarrestabile negli ultimi decenni come protagonisti del mondo da un punto di vista economico ma anche sociale, per non dire politico, mostreranno le loro credenziali al vasto pubblico riunito a Palazzo Ducale.

Il titolo del dibattito anticipa quel che ci si può aspettare partecipando all'evento: "Cina e India si raccontano: e l'Italia s'è desta? I modelli del socialismo capitalista e della democrazia liberale hi-tech: una nuova sfida globale per il vecchio continente".

Per tale circostanza, davvero unica, l'organizzatore della conferenza ha scelto



alcuni relatori di spicco: uno per ciascun paese ospite, a rappresentare la rapida evoluzione sperimentata - sebbene partendo da diverse basi sociali, ma puntando allo stesso obiettivo di raggiungere la leadership economica mondiale - provenienti dalla Cina e dall'India; ed un terzo relatore, con una vasta esperienza sia dal lato economico che da quello politico del paese ospitante chiamato a parlare come testimone dei tempi che stanno cambiando e per considerare quali opportunità possano ancora afferrare sia l'Italia che l'Europa,

in uno scenario in così tumultuosa evoluzione.

Alla sera, bancario costa inviterà i suoi ospiti al Palazzo del Principe per una grande festa di gala.

Più di cinquant'anni come azienda dominante in un settore di nicchia del business internazionale da parte di una società privata e sempre indipendente è qualcosa certamente di non scontato.

Oltre 50 anni fa, quando Lorenzo Banchero e Umberto Costa iniziarono la loro avventura, i due partner sapevano già quali

sarebbero stati i capisaldi della loro attività: discrezione, professionalità e spirito imprenditoriale.

Questi tre valori sono diventati fattori distintivi della tradizione e dello stile bancario costa, e rimangono fortemente caratterizzanti ancora oggi che l'iniziativa di allora si è evoluta nella più grande organizzazione italiana nel settore dell'intermediazione marittima e una delle principali di questo tipo a livello internazionale.

segue da pag.21

Negli ultimi 20 anni i suoi 191 professionisti qualificati che parlano 12 lingue diverse hanno effettuato qualcosa come 1.511 operazioni di vendita e acquisto, circa 35.000 operazioni di noleggio, oltre 10.000 navi assistite, ben 145.000 polizze assicurative stipulate, più di 150 finanziamenti per le navi, solo per fornire alcune cifre auto



Un giovane Lorenzo Banchemo

esplicative.

Per riassumere una tale straordinaria massa di attività realizzata conseguendo determinati risultati, all'ingresso della sede centrale della società, nel cuore del centro città, in Via Pammatone 2, si profila vistoso un grafico dall'emblematico slogan "*banchemo costa: we were there*". Ciò che i due partner iniziali non avrebbero probabilmente potuto immaginare in quei tempi (certamente più promettenti di quelli attuali) alla fine degli anni Sessanta in così giovane età e senza esperienza

come imprenditori, fu la grandezza della piccola impresa che avevano messo in campo, mettendo in gioco le loro grandi ambizioni e speranze, fino a diventare ciò che è oggi la società, anche in un periodo in cui l'industria globale dello shipping non sta vivendo affatto la sua età dell'oro.

Vi sono alcune pietre miliari da ricordare in oltre mezzo secolo di crescita continua.

Nel 1968 Lorenzo Banchemo e Umberto Costa fondano banchemo costa & c. spa, partendo dal noleggio nel dry cargo, principalmente con clienti italiani; un anno dopo entra in funzione il reparto compravendita, fino a insediare nel 1972 il desk del wet cargo e un nuovo team di ricerca e studi.

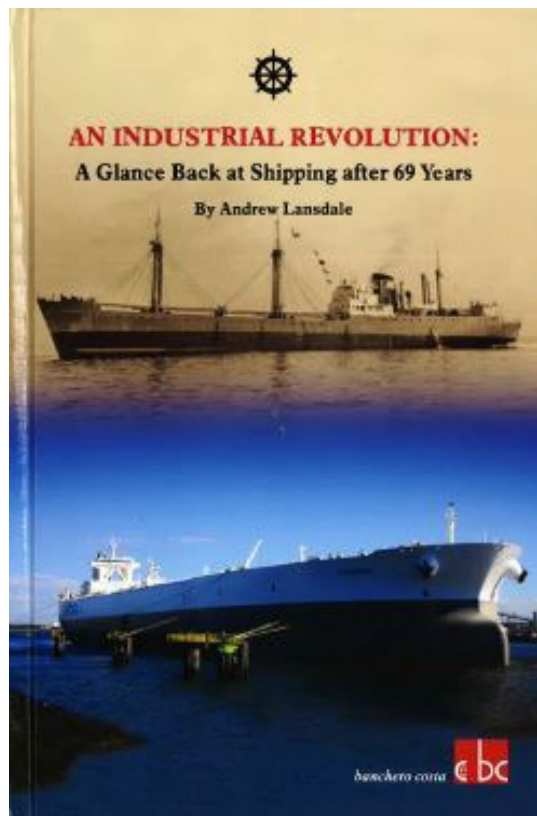
Nel 1973 banchemo costa & c. agenzia marittima spa inizia l'attività di rappresentanza nei cantieri navali e di rimorchio e salvataggio di navi e nel 1975 il broker assicurativo banchemo costa insurance spa inizia a operare in tutte le principali attività di copertura dei rischi.

Sono passati esattamente 40 anni da quando la bancosta s.a. è stata fondata a Ginevra, in Svizzera, principalmente

per il noleggio di carichi secchi.

L'anno 1991 vede la costituzione di Januamar, Genova, specializzata nella mediazione e nella gestione di piccole navi cargo a secco.

Per supportare i clienti da un punto di vista finanziario, nel 1995 inizia a operare come ship finance, fornendo alle società e alle istituzioni finanziarie un insieme globale e completo di servizi finanziari, tra cui consulenze sulla ristrutturazione del debito, finanza di progetto, sottoscrizione di titoli azionari oltre a servizi di consulenza.



All'estero il Giappone è stato un ulteriore paese di penetrazione: nel 1997 l'ufficio di banchemo costa di Tokyo comincia a seguire la crescente attività instaurata con clienti nipponici.

La svolta avviene venti anni fa; si verifica un grande cambiamento quando Lorenzo Banchemo acquista tutte le azioni di Umberto Costa.

Il secolo attuale è stato aperto con la costituzione di bancosta (uk) ltd a Londra come filiale che opera nel noleggio di merci secche, nella compravendita e nuove costruzioni.

Nel corso del millennio l'espansione nei paesi esteri è proseguita a ritmi sostenuti: nel 2002 bancosta (oriente) ltd., Hong Kong inizia l'attività di sale&purchase e costruzione di nuove navi; nel 2004 viene inaugurato l'ufficio di bancosta pte ltd (oriente) a Pechino per occuparsi del

noleggio del carico secco; nel 2007 bancosta (oriente) pte ltd., apre a Singapore nel settore compravendita e delle nuove costruzioni; nel 2012 bancosta mediorient services jl a Dubai inizia a operare nel noleggio dry cargo e nel sale&purchase; infine - anche se gli sviluppi di uffici esteri sono ancora in cima all'agenda di Banchemo - lo scorso anno bancosta (oriente) ltd., in Corea inizia a dedicarsi all'acquisto e alla vendita di navi e di nuove costruzioni.

La rete del gruppo è completata da partecipazioni e controllo in altre società: Bay Crest Management Pte Ltd. Singapore, che opera nella gestione commerciale di unità chimiche; Cauvin Metals, che opera nel commercio di metalli ferrosi e non ferrosi; SAIF Genova,

che opera nel settore del commercio di petrolio, combustibili alternativi e commercio di biomassa; SeaQuest Shipmanagement, con filiali a Genova, Rijeka, Singapore, Ginevra, Pechino e Tokyo, fornendo gestione navale, equipaggio, operazioni navali e consulenza marittima; SeaQuest Project Management Ltd., con

sede a Hong Kong, Ginevra e Pechino, che fornisce servizi di consulenza

Ma la grande festa per il mezzo secolo non è tutto.

Essere così fortemente impegnato nel settore marittimo da quasi 7 decenni e 'padrone di se stesso' a partire dal 1968 - quando fondò con il suo partner (leggermente meno giovane) Umberto Costa la fortunata casa di brokeraggio, oggi ancora con sede principale a Genova e con uffici stranieri in 10 sedi all'estero e altri 9 paesi (la Svizzera ha due filiali) - è qualcosa non tanto comune, che vale la pena sia riportato in una memoria stampata.

Date queste premesse, Lorenzo Banchemo ha deciso di incaricare il giornalista marittimo inglese Andrew Lansdale di scrivere un libro per tracciare l'enorme e drastica evoluzione e i diversi sviluppi che si sono verificati nell'affascinante industria marittima durante gli ultimi 69 anni (ovvero lo stesso periodo di tempo della sua carriera ad oggi).

Il libro è infatti intitolato in maniera intrigante "Una rivoluzione industriale: uno sguardo alla navigazione dopo 69 anni" e lungo le sue 130 pagine compie un viaggio attraverso numerosi eventi di primaria importanza che hanno caratterizzato e influenzato il mondo marittimo; un lungo periodo che, a detta dell'autore, ha visto la più grande evoluzione e sviluppo nella storia del settore.

Angelo Scorza



Soluzioni

software

per lo **shipping**

www.omnainformatica.it

Al summit di BIMCO sventolano la bandiera turca e un fazzoletto tricolore

L'Annual General Meeting 2019 svoltosi ad Atene elegge la prima donna al vertice (Sadan Kaptanoğlu), con un altro presidente 'rosa' (Sabrina Chao) già designata a succederle. Ai lavori hanno partecipato, con ruoli da protagonisti, anche Fulvio Carlini (Multi Marine Services) e Carlo Cameli (Fratelli d'Amico)

È sventolato, ben visibile, anche un fazzoletto tricolore ad Atene a metà maggio durante i lavori dell'Assemblea Generale di BIMCO, che ha visto la partecipazione di rappresentanti del mondo armatoriale provenienti da moltissimi Paesi.

Alle riunioni hanno partecipato anche il genovese Carlo Cameli, top manager della Fratelli d'Amico di Roma in rappresentanza del Gruppo D'Amico, che ha assunto la carica di Chairman del Safety and Security Committee di BIMCO, entrando così a fare parte del Comitato Esecutivo; e il savonese Fulvio Carlini, titolare di Multi Marine Services, che in qualità di Chairman del Chartering & Documentary Committee di FONA-SBA fa parte del Documentary Committee

di BIMCO.

Nel corso del meeting si sono tenute le Riunioni del Documentary Committee, che ha esaminato nuovi contratti e clausole che verranno presto introdotte, del Comitato Esecutivo e del Board of Directors, per chiudersi poi con la Assemblea Generale. Quest'ultima ha deliberato la conferma della nomina della nuova Presidentessa, l'imprenditrice turca Sadan Kaptanoğlu, contitolare dell'omonima azienda armatoriale di famiglia, prima donna ad assumere questa importante carica in seno al consesso internazionale dello shipping; e della futura Presidentessa, anche lei donna, già designata ad assumere la carica nel 2021, Sabrina Chao, altra armatrice, proveniente da Hong Kong,



Sadan Kaptanoğlu e Anastasios Papagiannopoulos

da 120 paesi) a rappresentare gli armatori, e ha forte voce in capitolo presso l'IMO.

Kaptanoğlu ha anche commentato positivamente la nomina di Sabrina Chao di Wah Kwong a Hong Kong, eletta Presidente Designato, che si unisce al Consiglio di Amministrazione.

“BIMCO è sempre stata in anticipo sui tempi; essere oggi qui con il nostro presidente designato è la più grande prova di come BIMCO accetti il cambiamento dei tempi. Una donna presidente avrebbe potuto essere vista solo come un progetto o una provocazione; ma due di fila sono indiscutibili prove di questo cambiamento in progress” ha concluso la neo-presidente turca di BIMCO.

Angelo Scorza



Sabrina Chao e Sadan Kaptanoğlu

da dove opera la Wah Kwong Maritime Transport Holdings Limited.

L'armatrice turca subentra all'armatore greco Anastasios Papagiannopoulos, presidente del Common Progress, che ha completato il suo mandato biennale come presidente.

In qualità di Presidente, Kaptanoğlu guiderà BIMCO attraverso la transizione del settore verso il combustibile a basso tenore di zolfo e dovrà stabilire la direzione dell'approccio associativo alle misure a breve e a lungo termine per abbattere le emissioni di gas serra della flotta mondiale e, in tal senso, assicurare parità di condizioni allo shipping.

“Per me è un grande privilegio presiedere il Consiglio di amministrazione di BIMCO in questo cruciale momento di cambiamento

per lo shipping. L'ambiente e il cambiamento climatico sono le principali questioni in agenda; far sì che l'industria del trasporto marittimo si adatti a questa realtà, e dunque possa fornire le soluzioni per soddisfare le aspettative ambientali del mondo, sarà la mia priorità” ha affermato Kaptanoğlu nel suo discorso di insediamento.

BIMCO è sia la più antica (la Baltic and White Sea Conference venne fondata nel 1905) che la più grande associazione mondiale (1.900 membri provenienti



Carlini e Cameli

Corigliano, un porto alla ricerca di una propria vocazione definitiva

Lo scalo marittimo calabrese, unico multipurpose della provincia di Cosenza, è ancora 'indeciso' tra quale valenza avere: peschereccia, turistica, commerciale o crocieristica?

Da fine marzo, ufficialmente - con l'insediamento del Comitato di indirizzo previsto dal Piano di sviluppo strategico - è diventata finalmente operativa la ZES Zona Economica Speciale Calabria, predisposta dalla Giunta regionale ed approvata dal Consiglio dei ministri nel maggio 2018.

Il nuovo strumento di legislazione fiscale dovrebbe far crescere l'economia globale della regione ed i suoi livelli occupazionali attraverso un incremento degli investimenti anche esteri ed un aumento delle esportazioni, grazie alla semplificazione amministrativa, alla disponibilità di infra-

strutture nelle aree industriali, portuali e aeroportuali, agli incentivi fiscali previsti dal decreto istitutivo e agli ulteriori incentivi regionali per investimenti delle imprese che si vorranno allocare nelle aree di riferimento.

Ne fa parte, secondo indicazioni fornite già nel gennaio 2018, anche il porto di Corigliano Rossano (i due comuni sono stati oggetto di una fusione amministrativa), come annunciato dal Presidente della Regione Mario Oliverio all'epoca; la ZES calabrese consta di 2.467 ettari, dei quali 1.000 riservati a Gioia Tauro e i restanti 1.467 dislocati fra Corigliano



Rossano e Crotone.

Potrebbe dunque essere questa della ZES la svolta tanto attesa dal porto della Sibaritide, da sempre alla ricerca di una vocazione univoca, da scegliere fra tante valenze, ma tutte espresse sempre in maniera acerba, senza una definitiva esplosione.

Realizzato a partire dal 1978 - i lavori, intrapresi dalla ditta Sparaco Spartaco di Roma, ebbero inizio quando si procedette agli espropri dei terreni coltivati e degli agrumeti preesistenti - Corigliano Calabria, situato nella zona centrale del Golfo di Corigliano (che fa parte del più ampio Golfo di Taranto), è l'unico porto peschereccio-commerciale dell'Alto Ionio cosentino, anche se sono previsti ampi sbocchi verso una sua evoluzione pure

come scalo turistico, mentre il grande traffico passeggeri delle crociere ha già fatto capolino qui, seppure a singhiozzo. Tecnicamente è un porto di II classe, con due darsene.

La superficie del bacino portuale è di 1,3 milioni di metri quadrati, l'estensione complessiva dei piazzali del porto è di 270.000 m² con una profondità del fondale che raggiunge i 12 m.

La darsena Est è larga 180 mt ed è racchiusa dalle banchine 1,2,3. La darsena Ovest è larga 180 mt ed è racchiusa dalle banchine 5,6,7.

La banchina n.1 Est lunghezza 900 mt è destinata all'ormeggio delle navi; la superficie del piazzale retrostante è di mq 160.000; la banchina n.2 lunghezza 180 mt di cui 35 mt dedicati ad uno scivolo

adibito all'eventuale ormeggio di navi ro-ro; la superficie della banchina è di mq 75.000; la banchina n.3 è lunga 450 mt; la banchina n.4 è lunga 180 mt, la superficie delle banchine 3,4 è di 55.000 mq.; la banchina n.5 è lunga 420 mt e la banchina n.6 è lunga 100 metri; la banchina n.7 lunghezza 450 mt ha una superficie di piazzale di 10.000 mq.

L'attività principale è la pesca messa in opera da una flotta che conta 150 tra pescherecci veri e propri ed imbarcazioni dedite alla pesca artigianale; non a caso il porto è anche sede di un mercato ittico tra i più importanti del meridione.

In ambito commerciale lo scalo calabrese si occupa della movimentazione delle merci alla rinfusa tra cui cippato di legno, rottami ferrosi, grano, per un volume annuo di 200.000 tonnellate; davvero poca cosa per una infrastruttura che ha una capacità potenziale certamente superiore, ma che purtroppo non può essere alimentata dall'entroterra cosentino, dove non vi sono abbastanza insediamenti industriali tali da propiziare sbarchi ed imbarchi di merci in certi quantitativi.

Tra le imprese che ruotano attorno alla parte commerciale del porto vi sono le società Log&Met, Molino Bruno Spa, Mercure Srl, Imocar Srl, che continuano a credere nelle potenzialità dello scalo nonostante lamentino che i costi dei servizi tecnico-nautici siano elevati, ambedue ad aumentare le tonnellate di merce movimentate ogni anno.

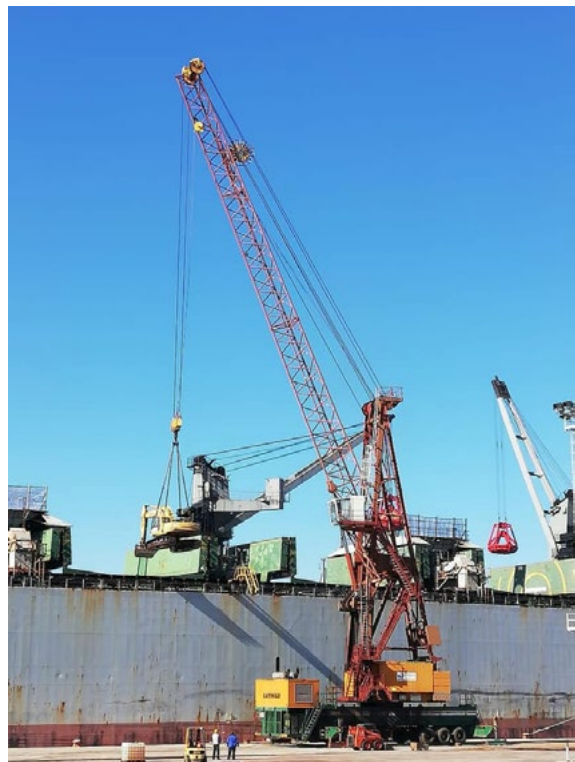
Molto attiva è anche la Maresud Srl, società che svolge la doppia attività di Agenzia Marittima e di Impresa Portuale, fondata negli anni '90 dal Comandante di lungo corso Francesco Cataldi che, prima di insediare un'attività a terra, fu al comando di alcune navi mercantili della 'mitica' Flotta Lauro: Tigre, Gazzella, Capriolo.

Iniziando l'attività di handling nei primi

segue da pag.24

imbarchi e sbarchi con una gru Link Belt, la società calabrese - al cui comando, alla scomparsa del fondatore, salirono i figli Antonio e Daniele - si è lentamente sviluppata, sino ad acquisire una batteria operativa di tutto rispetto, potendo contare su un parco macchine efficiente e su un paio di gru portuali, precisamente: 1 Gottwald da 60 tonnellate, 1 Fantuzzi Reggiane da 40 tonnellate, 3 escavatori cingolati, 2 pale gommate, 2 Bob Cat, 1 tramoggia, 1 pesa automezzi fino a 80 tonnellate, carrello elevatore da 2,5 tonnellate.

Di recente l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, che ha giurisdizione su queste banchine, ha completato la struttura portuale con recinzione, illuminazione e controlli degli accessi in porto.



Un'altra carta che Corigliano vuol provare a giocare è quella delle 'navi bianche'.

Nel 2007 è arrivata la prima nave da crociera, la Costa Marina; un evento che, malgrado alcuni incentivi proposti dagli operatori turistici della zona e dall'autorità portuale, si è ripetuto solo una volta all'anno, finché nel 2017 e 2018 si sono avuti due accosti da parte della compagnia britannica P&O Princess Cruises.

Anche se nel 2014, reduce

dalla kermesse mondiale che si tiene ogni anno a marzo in Florida, il Seatrade Cruise, l'allora Presidente della Regione Calabria Antonella Stasi vaticinava grandi numeri per il movimento crocieristico calabrese nel suo complesso: i quattro porti di Corigliano, Crotona, Reggio Calabria e Vibo Valentia, secondo le previsioni, avrebbero dovuto chiudere l'anno con 25 mila passeggeri e 17 scali, per crescere nel 2015 addirittura a 60 mila passeggeri e 32 scali.

Secondo alcune fonti locali, ad impedire il decollo dell'infrastruttura come terminal di richiamo nel vasto 'risiko' del crocierismo nazionale - agendo su atout quali il grande potenziale artistico, culturale, paesaggistico ed

enogastronomico che offre la zona ionica - sarebbe la mancanza di una volontà politica, e non tanto una carenza di fondi finanziari.

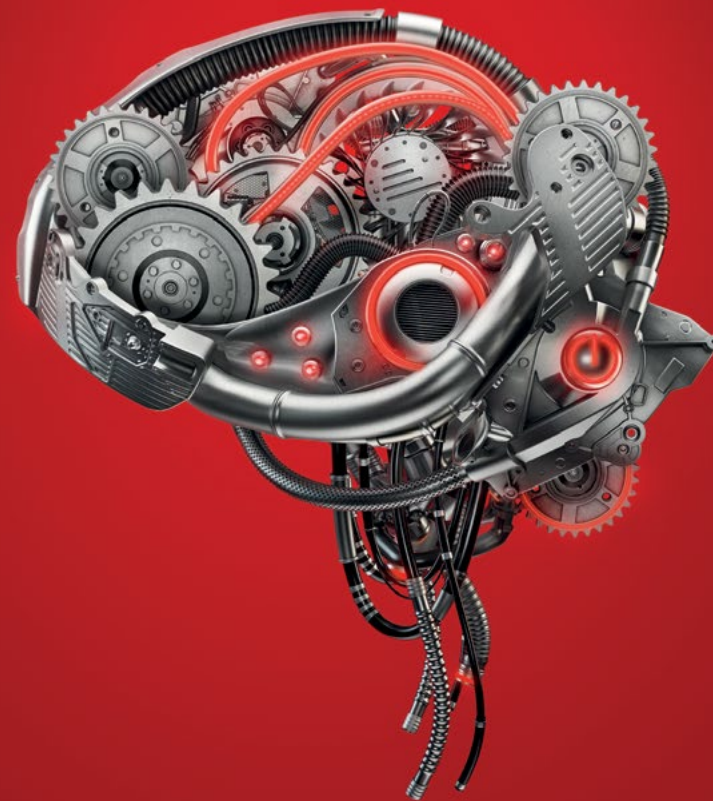
Ci sarebbe già un progetto per la realizzazione della nuova banchina nord, destinata all'attracco crocieristico, e dei servizi di accoglienza connessi, previsti sia nel POT 2015-2017 che nel Piano triennale delle Opere pubbliche 2016-2018, ma i fondi destinati (12,2 milioni di euro) sarebbero fermi nelle casse della Regione Calabria e dell'AdSP di Gioia Tauro.

Nel 2016 era arrivato il nulla osta, da parte dell'Amministrazione comunale, al layout del Piano Regolatore portuale che contempla di dare maggiore spazio alla diportistica e più interazione col territorio, a valorizzare le caratteristiche puntando a migliorare l'efficienza e a rilanciare lo sviluppo in più settori, dalla pesca al turismo, dal commercio alla nautica da diporto. Tra le criticità che finora hanno frenato il decollo della struttura portuale, la carenza di infrastrutture e di collegamenti anche ferroviari, unitamente a un utilizzo non ottimale dello specchio acqueo e delle aree a terra.

Angelo Scorza



ITALIAN SOUL,
GLOBAL MIND



www.coeclerici.com

CREIAMO VALORE
IN 11 PAESI DEL MONDO.

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

Italia Australia Cina Germania India Indonesia Olanda Russia Singapore Svizzera Usa

Una general cargo della Zeamarine perde il maxi-yacht di Loro Piana in rotta per Genova

La nave, noleggiata da Peters&May, aveva imbarcato l'unità extra-lusso ai Caraibi e avrebbe dovuto sbarcarla al Genoa Metal Terminal

Sarebbe dovuto arrivare lunedì 27 maggio nel porto di Genova ma il maxi yacht di Pier Luigi Loro Piana è rimasto vittima di un incidente che lo ha visto cadere in mare dalla nave cargo che lo stava trasportando in coperta dai Caraibi al Mediterraneo.

Più precisamente l'imbarcazione a vela lunga 40 metri avrebbe dovuto essere sbarcata presso il Genoa Metal Terminal del capoluogo ligure e da lì essere poi trasferita in Sardegna per partecipare alla Loro Piana Superyacht Regatta in programma a Porto Cervo a partire dal 3 giugno prossimo. L'imbarcazione sportiva (valore compreso intorno ai 35 milioni di euro) era stata caricata alcune settimane fa nel porto di St. Johns (Antigua & Barbuda) sulla nave della compagnia marittima Zeamarine il cui agente generale in Italia è Hugo Trumpy. Il viaggio, secondo quanto si apprende, non era un servizio di linea ma bensì un noleggio



La nave Brattingsborg al suo arrivo nel porto di Genova

spot dal Centro America al Sud Europa organizzato dallo spedizioniere Peters & May specializzato nel trasporto via mare di yacht e altre imbarcazioni di grandi dimensioni che in Italia ha un proprio ufficio a Genova. Zeamarine, dunque, ha agito semplicemente come intermediario fra la società proprietaria della nave e il vettore/noleggiatore che ha organizzato il trasporto delle imbarcazioni.

Per ragioni ancora da accertare, e per le quali è stata aperta un'indagine interna, l'imbarcazione

di Loro Piana è finita in mare e rischia al momento di affondare dal momento che ha subito danni a seguito dell'incidente avvenuto a bordo. Dalle prime indagini parrebbe che la responsabilità dell'accaduto possa essere riconducibile a un cedimento durante la navigazione della sella, vale a dire della struttura sulla quale era stato rizzato lo yacht.

Fino al tardo pomeriggio di lunedì, secondo il tracciato rilevato dal sito Vessel Finder, la nave Brattingsborg non si è allontanata dal tratto di mare dove è avvenuto il naufragio del My Song e probabilmente è rimasta in attesa di istruzioni sul da farsi seguendo da vicino l'evoluzione degli eventi al largo del Golfo del Leone.

N.C.

LOGISTICA

Gruber Logistics pianta un'altra bandierina in Germania

L'azienda altoatesina, che ha recentemente aperto una sede a Bochum, è stata tra i promotori dell'avvio del collegamento intermodale Verona - Kreuztal

C'è anche lo zampino di Gruber Logistics nel recente [avvio del collegamento](#), operato da Kombiverkehr, tra l'interporto Quadrante Europa di Verona e il neonato terminal di Kreuztal, nella Vestfalia meridionale. A sottolinearlo è stata la stessa azienda altoatesina — che da circa 13 anni ha una propria filiale nei pressi della cittadina tedesca - ricordando di avere spinto per il lancio del servizio dopo aver appreso della nascita del nuovo terminal di Kreuztal, inaugurato di recente.

“Quando abbiamo sentito che c'era il progetto di costruire un terminal intermodale, abbiamo immediatamente contattato i responsabili, cercando di ottenere un collegamento per l'Italia” ha ricordato il CEO

del gruppo Martin Gruber.

Oltre al presidio di Kreuztal, Gruber Logistics - che ha il suo quartier generale a Ora, in provincia di Bolzano - ha in Germania una presenza molto articolata, con altre sedi ad Hannover, Breme, Limbach, Colonia, Normiberga e Monaco, e una aperta nelle scorse settimane a Bochum, nel bacino della Ruhr.

In quest'ultima — un magazzino multi-client con annessi uffici operativi che si estende su una superficie di oltre 9.000 metri quadrati - gestisce trasporti eccezionali, aerei e marittimi, in carichi completi e parziali, offrendo ricezione delle merci, consegna al cliente finale, disbrigo delle pratiche doganali, e anche il servizio FBA (Fulfillment

by Amazon), supportando i venditori attivi sul marketplace nella gestione dell'inventario, nelle spedizioni e nel servizio clienti.

Gruber Logistics sviluppa un fatturato annuo di circa 340 milioni e conta complessivamente 25 sedi dislocate, in Europa (oltre che in Italia e in Germania, è presente in Belgio, Paesi bassi, Polonia e Ungheria) e a Shanghai.



La Brexit vista dal Regno Unito

Il parere del fiscalista Daniel Sladen (PKF Francis Clark) sulla fuoriuscita dall'UE

Dopo il referendum del 2016, il Regno Unito avrebbe dovuto lasciare l'Unione Europea nel marzo 2019. Non è ancora andato come previsto. Dopo aver fallito in tre tentativi di ottenere il sostegno del Parlamento alla proposta di accordo sulla Brexit, il Primo Ministro Theresa May si è appena dimessa. Il suo partito conservatore dovrebbe eleggere un nuovo leader entro la fine di luglio, ma fino a quando questo nuovo Primo Ministro non sarà in carica è difficile vedere qualche progresso nei negoziati sull'uscita del Regno Unito e sulle future relazioni con l'UE. Nonostante ciò, il Regno Unito dovrebbe uscire il 31 ottobre, lasciando poco tempo per seri negoziati. Sono stati tre anni difficili per le imprese che spediscono merci tra il Regno Unito e il resto dell'UE, con una continua incertezza sulla forma che assumerà la Brexit. Il problema centrale è che il Regno Unito sta cercando una maggiore indipendenza dalle norme dell'UE senza voler rinunciare ai benefici che l'adesione comporta. Questo paradosso è particolarmente evidente se si considerano gli ostacoli tariffari e non tariffari alla circolazione transfrontaliera delle merci: ad esempio, il Regno Unito sta ancora cercando i modi per evitare ogni tipo di controllo alle frontiere che potrebbe danneggiare le attività portuali e la filiera commerciale. Sebbene l'impatto delle nuove barriere commerciali sarà molto meno significa-



Daniel Sladen

tivo per le imprese di altri Stati membri, la mancanza di certezza circa le norme per l'importazione e l'esportazione nel Regno Unito a partire dal 1° novembre avrà ancora un impatto rilevante sui piani aziendali di molte imprese. Quindi cosa accadrà dopo? La risposta è che nessuno lo sa. Sembra sempre più improbabile che l'UE o il Parlamento britannico possano uscire senza un accordo, ma non esiste un accordo particolare che il Parlamento sosterrà. La situazione è resa più complicata dalla politica interna del partito conservatore, con i sostenitori della leadership che si

accalcano per sembrare più euroscettici dei loro rivali, anche se il candidato prescelto dovrà fare i conti con la stessa aritmetica parlamentare e con la stessa posizione dell'UE con cui si è confrontata la signora May. Sebbene l'impatto delle nuove barriere commerciali sarà molto meno significativo per le imprese di altri Stati membri, la mancanza di certezza circa le norme per l'importazione e l'esportazione nel Regno Unito a partire dal 1° novembre avrà ancora un impatto rilevante sui piani aziendali di molte imprese.

Tutto sommato le recenti vicende sembrano preludere a ulteriori ritardi e incertezze e l'unico consiglio che possiamo offrire alle imprese è quello di mantenere la flessibilità per affrontare qualsiasi risultato che alla fine emerga dal processo politico, sia se si raggiungerà un accordo, sia che ci sia un ulteriore rinvio oppure che, alla fine, sopravvenga un abbandono dell'intero progetto Brexit.

Daniel Sladen
Stefano Quaglia

Daniel Sladen è tax partner presso lo studio PKF Francis Clark, con sede nella regione costiera della Cornovaglia nel sud-ovest dell'Inghilterra. È specialista in fiscalità internazionale e consulente delle aziende per la mitigazione degli effetti della Brexit.

Anche le holding industriali soggette agli adempimenti comunicativi dall'Agenzia delle Entrate

PKF Studio TCL chiarisce i nuovi criteri dettati dall'Agenzia che ampliano il novero delle holding obbligate a effettuare le comunicazioni nei confronti dell'Agenzia delle Entrate e dell'Anagrafe Tributaria

Con il decreto legislativo 142/2018 si è assistito ad una estensione degli obblighi di comunicazione da parte delle Holding nei confronti dell'Agenzia dell'Entrate e dell'Anagrafe Tributaria. Ricordiamo che le holding si distinguono in -"società di partecipazione finanziaria" che svolgono prevalentemente attività di partecipazione in intermediari finanziari e

- "società di partecipazione non finanziaria", le quali svolgono prevalentemente attività di partecipazione in soggetti non intermediari finanziari.

Le prime, definite come holding finanziarie, sono quelle per le quali il totale dell'attivo patrimoniale risultante dall'ultimo bilancio approvato è composto per una percentuale superiore al 50% da attività di partecipazione in intermediari finanziari e da altri elementi patrimoniali di natura finanziaria connessi ai soggetti partecipati; le seconde, invece, definite abitualmente come holding industriali o miste, sono quelle per le quali il totale delle partecipazioni in soggetti non intermediari finanziari e degli altri elementi patrimoniali connessi alla partecipazione supera il 50% dell'attivo patrimoniale.

Il nuovo criterio di prevalenza prende a presupposto esclusivamente il totale

dell'attivo patrimoniale risultante dal bilancio 2018 regolarmente approvato, come chiarito dal nuovo art 162 del Tuir. Prima si consideravano holding rientranti nei soggetti obbligati agli adempimenti, le società che rispettavano contemporaneamente, oltre al requisito "patrimoniale", anche quello "economico" (i ricavi derivanti dall'attività di assunzione di partecipazioni in società industriali doveva essere superiore al 50% del totale dei proventi e questo per due esercizi consecutivi).

Il venir meno del secondo requisito eleva enormemente il numero dei soggetti obbligati agli adempimenti, che ora riguardano i più disparati settori. Nella pratica vengono estesi anche alla maggior parte delle holding industriali, gli obblighi di comunicazione mensili all'Anagrafe Tributaria dei rapporti finanziari, e gli obblighi di ottemperanza alle richieste specifiche sui rapporti finanziari, effettuate dall'Amministrazione.

Si precisa infine che il mancato adempimento agli obblighi di cui sopra costituisce il presupposto per l'applicazione di sanzioni pecuniarie che possono variare fino ad un massimo di 20.658 euro.

Il tutto, come spesso accade, per semplificare la vita degli imprenditori e ridurre i costi di amministrazione! Auspichiamo in un ripensamento anche se appare difficile in quanto il risultato è frutto di anni di dibattiti e interpretazioni divergenti.

Stefano Quaglia
Irene Angeletti

PKF Studio TCL, Genova - Milano

L'interporto di Pordenone diventa uno snodo intermodale

Inaugurato nella struttura il terminal che sarà gestito da Hupac e che ha già avviato le operazioni con la partenza di un treno diretto in Germania

Uno snodo "all'altezza di un capoluogo di regione", concepito "con un grande lavoro di collaborazione con RFI" che "riuscirà a intercettare anche il fabbisogno di traffico con l'Est Europa, essenziale per l'economia di tutto il Friuli occidentale". Così l'AD di Interporto Centro Ingrosso di Pordenone Giuseppe Bortolussi ha presentato il terminal ferroviario intermodale 'Odorico da Pordenone', inaugurato ieri (giovedì 30 maggio, ndr) e situato all'interno della stessa struttura.

Già la sera stessa il via alle opera-

zioni, con la partenza del primo treno con destinazione Duisburg via Novara, mentre da settembre prenderanno il via due collegamenti regolari diretti verso la stessa città tedesca e verso Rotterdam, entrambi con frequenza settimanale.

A gestire il terminal, [come già noto](#), sarà Hupac. L'operatore intermodale svizzero sul suo sito web ne ricorda le caratteristiche più salienti: presenza complessiva di 7 binari, 4 dei quali operativi e 3 per presa e consegna dei convogli; superficie complessiva di 100mila metri quadrati, dei quali 50mila destinati

a stoccaggio; dotazione di due gru gommate e di una locomotiva per le operazioni di manovra; possibilità di gestire container, casse mobili e semirimorchi per una capacità giornaliera massima di 8/10 treni al giorno.

Secondo una nota di Interporto Centro Ingrosso, la struttura sarà "uno dei più moderni e funzionali impianti in Italia con caratteristiche a standard europei che permetterà di trasferire dalla strada all'intermodale fino a 180 mila trasporti (ovvero UTI, unità di trasporto intermodale, ndr), l'anno. Sul piano tecnico,



ha le misure richieste dalla comunità europea, cioè 750 metri di lunghezza e di alta capacità, potendo portare 2mila tonnellate treno. Questo, comporterà un allungamento dei vagoni, con bassi costi per la nostra industria. Significa, in particolare, collegare Pordenone con l'Europa e, in futuro, anche la Cina".

Il suo avvio, secondo il presidente di Unindustria Pordenone Michelangelo Agrusti, consentirà "la nascita di una vera e propria industria della logistica" nell'area e cambierà "radicalmente la storia economica di questo territorio, perché si inserisce in un sistema in cui abbiamo dovuto inserire in modo capillare ogni tassello".

Agrusti ha anche aggiunto che nel nuovo palazzo dell'interporto troverà spazio una scuola superiore di logistica "che servirà a formare tutte le competenze che lavorano qui e che, attualmente, mancano".

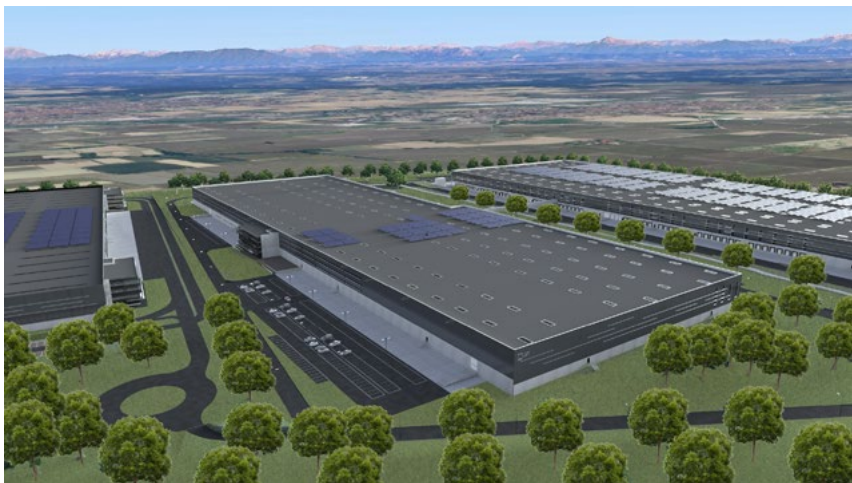
F.M.

verranno elettrificati 3 binari, con un'asta di manovra di 350 metri che, in previsione, diventeranno 750, per un'opera dal chiaro impatto europeo". "È un impianto unico in Europa – ha evidenziato ancora Bortolussi, – perché



Logistics Capital Partners e Xpo portano Gucci a Trecate

Il marchio detenuto dal gruppo Kering si sposterà nei magazzini che saranno ultimati a inizio 2020



Ci sono Logistics Capital Partners e Xpo dietro lo sbarco in Italia, nel comune novarese di Trecate, di Kering, la holding del lusso di François Henri Pinault che detiene anche il marchio Gucci.

Nata nel 2015 per iniziativa di Kristof Verstraeten e James Markby (entrambi managing director con pregresse esperienze nell'ambito della logistica) e via via, a partire dalla cooptazione di Andrea Benvenuti (oggi managing director for construction and development, in precedenza in Amazon), ampliatisi a 17 soci operativi in 6 uffici (in Italia, Regno Unito, Olanda, Belgio, Lussemburgo e in Spagna, dove opera con uno sviluppatore retailer locale), LCP offre servizi di asset e property management per magazzini logistici (a fine 2018 le attività in gestione ammontavano a circa 800 milioni con asset in Olanda, Belgio, Italia e Spagna), controlla o detiene terreni in Olanda, Italia, Francia, Spagna, Belgio

e Regno Unito capaci di ospitare edifici da 10.000 a 180.000 metri quadri e ha veicolato investimenti di fondi finanziari su progetti per oltre 400 milioni.

In Italia ha già realizzato gli impianti di Amazon a Vercelli e Torrazza Piemonte, ma "LCP Trecate XXL" - dove appunto Kering trasferirà 400 dipendenti che (in parte già nel novarese, in parte nel Canton Ticino) si occupano di Gucci, Bottega Veneta e Alexander McQueen - rappresenta una sorta di biglietto da visita per farsi conoscere dal grande pubblico.

Tra i primi 10 provider mondiali di servizi logistici e di trasporto (opera in 32 paesi con oltre 100.000 dipendenti e 1.540 sedi, per un fatturato di 17 miliardi di dollari) Xpo ha affiancato LCP dallo scorso autunno, quando l'idea del parco logistico ha preso corpo, e ha procacciato il cliente (Kering, appunto), forte di una presenza che data dal 1986 (quando aprì

a San Pietro Mosezzo la prima agenzia di distribuzione) e che oggi si concretizza in 5 magazzini utilizzati da aziende tessili (il primo, a Bellinzago Novarese, risale al 2002).

Sostenuto dal fondo Invesco (col quale è stato trovato un accordo di finanziamento per un miliardo di euro) e finanziato direttamente da LCP per oltre 175 milioni di euro (escluse le forniture e installazioni da parte del cliente finale), il parco logistico LCP Trecate XXL consiste in 3 edifici con una superficie complessiva rispettivamente di 62.285, 99.950 e 48.656 metri quadri (i magazzini occuperanno rispettivamente 60.075, 90.519 e 45.656 metri quadri, gli uffici 2.210, 9.431 e 3.000 metri quadri). Progettati dall'architetto Marco Facchinetti dello studio The Blossom Avenue tenendo anche conto del vecchio sentiero romano che passa proprio in mezzo, i primi 2 edifici, in costruzione dal 25 marzo, saranno completati per il 19 dicembre 2019 e il 17 febbraio 2020, mentre il terzo (l'unico che giace nella parte del parco che ricade entro i confini del comune di Novara) sarà messo in cantiere l'anno prossimo: pensato soprattutto per l'e-commerce, è ancora disponibile per la locazione. Per conseguire la certificazione LEED Platinum, il parco avrà una produzione energetica tramite fotovoltaico di 20 megawatt (ben sopra quanto richiesto per legge), utilizzerà fonti geotermiche per lo scambio dei fluidi delle macchine in copertura e depurerà parte delle acque utilizzate per consentirne il reimpiego per l'irrigazione dei campi circostanti. Entusiasti delle ricadute economiche e occupazionali del parco, i sindaci di Trecate e Novara, Federico Binatti e Ales-

sando Canelli, hanno per parte loro messo in campo una serie di iniziative - dalla formazione professionale in ambito moda all'adozione di sensori per una viabilità smart, dal potenziamento del trasporto pubblico alla realizzazione di nuove piste ciclabili - volte a far sì che la nuova struttura (a 40 chilometri da Milano e a 7 da Novara, vicina all'Autostrada A4 Torino-Venezia e accessibile direttamente tramite la SP11 e la Tangenziale di Novara) consacrì il loro territorio come la "fabbrica della moda", l'area dove i brand producono materialmente ciò che poi vendono sfruttando la vetrina di Milano.

L'ipotesi che anche Prada si appresti a tra-

sferire a Trecate il proprio quartier generale non trova conferma né dal sindaco di Novara né da Ube Gaspari (amministratore delegato di Xpo Italia). La riservatezza dovuta a un cliente di vecchia data (25 anni per l'esattezza) impedisce invece a Xpo di rivelare quando Kering abbia deciso di spostarsi sul nuovo parco logistico e non consente di capire se tale decisione sia giunta prima o dopo (e a causa di, come dicono alcune voci) il versamento di 1,25 miliardi al fisco italiano da parte del gruppo francese in seguito ad accertamenti della guardia di finanza su attività per 14,5 miliardi.

Carlo Sala

8
Shipyards

18
Docks
up to VLCC

960
employees

1937
ships refitted
in the past
5 years

Rijeka Aerial view

● Ship Division
● Representative Offices

palumbogroup.it / lenac.hr

sales@palumboshipyards.com

Un altro triennio in plancia per Rebolino

A.LI.SPE.DO ha rinnovato il Consiglio Direttivo confermando per un nuovo mandato l'attuale Presidente, che pone l'accento sui problemi ancora persistenti della categoria professionale

L'Associazione Ligure Spedizionieri Doganali A.LI.SPE.DO. ha rinnovato i suoi vertici per il triennio 2019-2021 nel corso della recente Assemblea svoltasi presso la sede sociale di Genova Sampierdarena.

Giuseppe Rebolino è stato riconfermato Presidente, mentre il Consiglio Direttivo risulta composto da: Vice Presidente Vicario, Rovigi Vincenzo (Sv); Vice Presidenti: Marino Manlio (Ge) e Simoniini Emilio (Sp); Segretario, Battaglia Davide (Sv); Tesoriere, Lanteri Walter (Ge); Consiglieri: Casu Alberto (Ge), Bruni Alessandro (Ge), Giarrizzo Stefano (Sp), Pierleoni Patrizio (Sp), Gaggero Luciano (Sv), Uzzauto Giuseppe (Sv).

Il Collegio dei Revisori è formato da: Presidente, Baldi Lorenzo (Sp); Revisori: Bertacchini Massimo (Ge) e Agostini Guido (Sv); Collegio dei Proviviri: Presidente, Ferro Ernesto (Sv); Proviviri: Brizi Enzo (Ge) e Luciani Cleonte (Sp).

Il riconfermato Presidente nella sua relazione ha rimarcato l'attività svolta dalle Associazioni di Categoria (ANASPED - ASSOCAD - CONFIAD) sia a livello nazionale che Comunitario a favore e nell'interesse della Categoria.

“Sono ormai trascorsi tre anni dall'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea ed il suo impatto sulle attività di sdoganamento è noto a tutti; la sua entrata in funzione ha reso immediatamente necessario l'inizio di una prima fase di revisione conclusasi nel dicembre 2017 e l'apertura di una seconda fase di riassetto, che probabilmente si protrarrà almeno sino al

prossimo dicembre, per motivazioni di carattere tecnico legislativo, politico ed economico” ha esordito Rebolino.

“Alla luce di tale attività della Commissione Europea la nostra Federazione si sta rendendo parte attiva su due fronti: a livello nazionale ha subito avviato un animato confronto con l'Agenzia delle



Giuseppe Rebolino

Dogane per le criticità emerse direttamente con l'applicazione di alcuni istituti, quali quelli delle garanzie, delle Custom Decision, dell'origine, dei regimi speciali, dell'AEO, ecc.

A livello Europeo, beneficiando della Presidenza della Confiad di Massimo De Gregorio, già Presidente di Anasped, che sta lavorando parallelamente e direttamente attraverso il TCG sulle stesse tematiche e su altre che sono successivamente sorte, quale la Brexit e il sistema di applicazione dei dazi antidumping

USA che potrebbero avere notevoli ripercussioni per l'Unione Europea. L'evolversi continuo dello scenario politico ed economico stanno mettendo a dura prova l'impianto normativo del nuovo Codice, costringendo la Commissione a valutare la sua compatibilità con i precedenti regolamenti, verificando talvolta, la loro inadeguatezza sotto l'aspetto informatico” ha proseguito lo spedizioniere doganale genovese.

“Il gruppo di lavoro CNSD, ANASPED, ASSOCAD, istituito tre anni fa per lo studio e la realizzazione di un progetto di riforma alla nostra Legge professionale, ormai obsoleta e non più in linea con le norme del Codice dell'Unione, ha convenuto una strategia in due azioni: una prima finalizzata al riordino normativo, conglobando in unica proposta di legge sia la legge professionale sia tutti i decreti legge che riguardano la nostra professione.

La seconda imperniata nell'individuazione di nuovi compiti attribuibili agli spedizionieri doganali. Le Associazioni di categorie e lo stesso CNSD hanno già individuato una serie di incarichi che l'Amministrazione potrebbe attribuire ai doganalisti.

Il primo passaggio dovrà essere quello di proporre il doganalista non più semplicemente quale intermediario dei servizi doganali, ma come figura professionale al servizio degli operatori economici, in grado di certificare e asseverare le scritture contabili doganali dei propri clienti, proporre quindi soluzioni migliorative alle aziende, favorendo il passaggio all'informatizzazione dei processi,

all'accesso alle semplificazioni attraverso il percorso che porta alla certificazione AEO, praticamente un 'Revisore Contabile Doganale'.

È necessario un nuovo approccio che valorizzi la professionalità dei doganalisti agli occhi dell'Amministrazione, evidenziando le peculiarità che negli anni ci hanno distinto rispetto alle altre figure di intermediari, nella ricerca di una particolare specializzazione attraverso la formazione e l'aggiornamento continuo, e ci auguriamo che il Consiglio Territo-

riale e le nostre Associazioni Territoriali attuino al più presto possibile nell'interesse di tutti gli spedizionieri doganali della nostra regione.

Attualmente sono stati organizzati i corsi per la preparazione agli orali per coloro che ambiscono a diventare nuovi spedizionieri doganali ed in seguito dovranno essere organizzati i corsi di formazione ed aggiornamento professionale degli spedizionieri doganali” ha concluso il leader delle Associazioni Territoriali di Genova, Imperia, La Spezia e Savona.

Fast passenger ferry
for efficient passenger transport



in stock

FAST FERRY 4212

DAMEN.COM

DAMEN

OLT Offshore formalizza il passaggio di quote e rinnova il management

Il fondo australiano First State subentra ai tedeschi di Uniper nell'azionariato del rigassificatore di Livorno, mentre Giovanni Giorgi viene nominato managing director



In attesa di poter partire, già dal 2021, con i nuovi servizi 'small scale', tra cui il bunkeraggio di GNL ship-to-ship, OLT Offshore LNG Toscana, la società che gestisce il rigassificatore di Livorno, ha formalizzato il suo nuovo assetto azionario, che ha visto gli australiani di First State sostituirsi ai tedeschi del gruppo Uniper.

È la stessa società ad aver infatti comunicato che il passaggio del 48,24% di Uniper al fondo First State Investments (controllato dalla Commonwealth Bank of Australia), [annunciato nei mesi scorsi](#), è avvenuto ed è stato quindi formalizzato dal Consiglio di Amministrazione di OLT, in cui il fondo di Sydney si troverà al

fianco dei soci 'storici' Iren e Golar LNG, che manterranno le loro quote pari rispettivamente al 49,07% e 2,69%.

Nell'ottica di "garantire la continuità degli obiettivi strategici e degli ottimi risultati operativi raggiunti fino ad oggi", scrive OLT nella sua nota, Giovanni Giorgi, attualmente Operations Manager, è stato nominato Managing Director e prenderà così il posto di Richard Fleischmann andando ad assistere alla guida della società Alessandro Fino, confermato Amministratore Delegato, carica che ricopre da dicembre 2014.

Giovanni Giorgi, ingegnere pisano, lavora in OLT dal 2003 e vanta quasi 20 anni di esperienza e attività nel settore

dell'oil&gas offshore, avendo maturato competenze ed esperienza nei settori del GNL e dell'oil&gas, in particolare in progetti 'Deepwater' e alla progettazione e installazione di piattaforme e condotte sottomarine, con particolare riferimento ai settori FSRU e FLNG, in vari Paesi tra cui Inghilterra, Stati Uniti d'America, Francia, Olanda, Turchia, Russia, Norvegia ed Emirati Arabi Uniti. Dal 2008, fa parte della SIGTTO, l'Associazione Internazionale degli Operatori delle Navi Gasiere e dei Terminali.

"Sono particolarmente orgoglioso ed emozionato per questo nuovo incarico – ha dichiarato Giovanni Giorgi – e vorrei anche sottolineare che il mio impegno

sarà massimo e orientato a salvaguardare le priorità del progetto OLT e di tutti i soci."

Il cambio ai vertici della società OLT Offshore LNG Toscana arriva in un momento di piena operatività del terminale: di recente la FSRU Toscana ha ricevuto la 50esima metaniera, per un totale di GNL rigassificato pari a circa 6,7 milioni di metri cubi. In questi anni il rigassificatore ha ricevuto carichi da tutto il mondo: Algeria, Camerun, Egitto, Guinea Equatoriale, Nigeria, Norvegia, Perù, Qatar, Trinidad e Tobago, Unione Europea e USA, da dove è arrivato il primo carico di GNL scaricato in Italia.

"In linea con il Piano Nazionale Energia e Clima, che prevede il massimo sfruttamento delle infrastrutture esistenti, questi dati – ha dichiarato Alessandro Fino, Amministratore Delegato di OLT Offshore – comprovano il contributo significativo che la FSRU Toscana sta garantendo alla sicurezza e alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento; il nostro terminale, infatti, sta lavorando a pieno regime, in piena sicurezza e offrendo le più ampie garanzie di sostenibilità ambientale, come attestato dall'ottenimento della registrazione EMAS".

"Voglio ringraziare Uniper – ha affermato Fino – per il prezioso contributo offerto allo sviluppo della società in questi anni. La collaborazione con First State Investments, cui intendo dare il mio più caloroso benvenuto, apre un nuovo capitolo della storia di OLT, che siamo sicuri si caratterizzerà per stabilità e crescita anche grazie al nuovo servizio di Small Scale LNG che intendiamo offrire a partire dal 2021".

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.