

Nel 2021 il fatturato del RINA supera il mezzo miliardo

In crescita anche l'utile netto. Per il 2022 il gruppo genovese conferma il trend positivo



Ugo Salerno

Il 2021, nonostante il perdurare della pandemia di coronavirus a livello globale, si è rivelato un anno positivo per il RINA, che ha visto i suoi ricavi crescere e superare la soglia del mezzo miliardo di euro.

L'assemblea degli azionisti del gruppo genovese ha approvato formalmente il bilancio dello scorso esercizio, che attesta un fatturato annuo pari a 533 milioni di euro, in crescita del 14% rispetto al 2020. Quasi raddoppiato l'utile netto, passato da 4,9 milioni a 8,1 milioni di euro, mentre la posizione finanziaria netta si è attestata a quota - 139,7 milioni di euro.

I numeri del 2021 - scrive il RINA in una nota - riflettono le performance positive realizzate nei principali mercati di riferimento e confermano la capacità del gruppo di adattare le sue strategie e i suoi modelli operativi ad un contesto sempre più articolato e in continuo mutamento.

Un trend positivo che si è confermato anche nel primo trimestre

del 2022, con ricavi pari a 141 milioni di euro, e che consente all'azienda genovese di prevedere anche per quest'anno risultati positivi.

Nonostante la crisi ucraina e la tensione geopolitica internazionale, il 2022 ha infatti consentito al RINA di cogliere diverse opportunità nei settori dell'energia rinnovabile, della digitalizzazione, della cyber security e delle infrastrutture.

“Questi numeri non costituiscono per noi un punto di arrivo, ma sono il risultato di un percorso di crescita che il RINA sta percorrendo con una visione chiara, basandosi su principi di ESG (Environmental, Social and Governance)” ha commentato Ugo Salerno, Presidente e CEO del RINA. “Il nostro piano di espansione sta procedendo sia per vie esterne, grazie a diverse potenziali acquisizioni in pipeline, sia internamente con un importato processo di recruitment che ci porterà ad assumere oltre 2.000 nuovi colleghi nei prossimi 2 anni, la metà dei quali basati in Italia”.



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



GRIMALDI HOLDING

PROTAGONISTA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

www.grimaldiholdingspa.com

TOP THREE

GLI ARTICOLI PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA

1°

Fit for 55, il Parlamento Europeo respinge la proposta sul sistema ETS nel settore marittimo

2°

Buen retiro prima del tempo per i naviganti

3°

Un avvocato marittimista (con la passione per la politica) 'pedala' verso il Consiglio Comunale

Fit for 55, il Parlamento Europeo respinge la proposta sul sistema ETS nel settore marittimo

La soddisfazione di Guido Grimaldi, Presidente di ALIS: “Sono state accolte le nostre istanze riconoscendo i potenziali danni ambientali ed economici che ne sarebbero derivati”



Guido Grimaldi

“ALIS apprende con soddisfazione l’esito della Plenaria del Parlamento Europeo che, in linea con quanto da noi pubblicamente dichiarato nelle ultime settimane, ha bocciato la proposta della Commissione Europea relativa al sistema ETS, contenuto nel Pacchetto climatico Fit for 55, e ne ha approvato il ritorno in Commissione Ambiente”.

Così il Presidente di ALIS Guido Grimaldi è intervenuto dopo la Plenaria del Parlamento Europeo che ha respinto, con 340 voti contrari, 265 a favore e 34 astenuti, la proposta della Commissione Europea di riforma del sistema ETS (Emission Trade System), il sistema di scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra contenuto all’interno del Pacchetto Fit for 55.

“La nostra posizione contraria è stata sempre chiara rispetto a questo nuovo sistema di tassazione, dal momento che rappresenterebbe nel trasporto marittimo un serio problema per le compagnie armatoriali, con il concreto rischio di chiusura di alcune linee di Autostrade del Mare e di aumento dei costi operativi per le aziende nonché dei prezzi di alcuni collegamenti con le isole a danno della continuità territoriale. Siamo pertanto soddisfatti - aggiunge Guido Grimaldi - che il Parlamento Europeo abbia accolto le istanze di ALIS e abbia riconosciuto i potenziali danni ambientali ed economici che deriverebbero dall’applicazione dell’ETS nel settore marittimo, e soprattutto il violento rischio di un vero back shift modale e di un salto indietro di 30 anni facendo tornare milioni di camion all’anno sulle autostrade italiane ed europee, con il conseguente aumento delle emissioni di CO2 di almeno il 70% ed un incremento dei costi di esternalità derivanti ad esempio dall’aumento dell’incidentalità”.

“Ora auspichiamo che i prossimi lavori autunnali della Commissione Ambiente del Parlamento Europeo confermino l’esclu-

sione dal sistema ETS delle Autostrade del Mare e delle linee di cabotaggio insulare, che collegano le isole in Italia e in tutta Europa, continuando a sostenere le imprese nel percorso di sostenibilità economica ed ambientale”, ha concluso il Presidente di ALIS.

Uggè (Conftrasporto) sul rinvio del Parlamento Europeo: “Bene il ritorno dell’ETS in Commissione Ambiente”

“Sarebbe stato assolutamente penalizzante per le imprese della logistica italiana se il Parlamento Europeo avesse votato a favore della riforma dell’ETS”.

A dirlo è il presidente di Conftrasporto-Confcommercio Paolo Uggè, che aggiunge: “Una simile decisione avrebbe di fatto comportato una ‘monetizzazione dell’ambiente’, se la proposta non fosse stata ritirata dal relatore e riportata in Commissione Ambiente. Consentire di inquinare pagando non ci sembra la soluzione più adeguata”.

“Le ripercussioni sul trasporto italiano saranno pesantissime e si aggiungeranno alle evidenti difficoltà in cui già versano gli operatori del settore, recando grave pregiudizio ai lavoratori e alle imprese qualora in Commissione Ambiente le proposte di modifica avanzate dal PPE, e in particolare dall’On. Antonio Tajani, non trovassero riscontro”.



Paolo Uggè

Fit for 55? Che non danneggi lo shipping europeo ma invece sia una regola per tutti

Posidonia, si chiude la fiera e si aprono i commenti. Melina Travlos, presidente degli armatori greci (UGS), rimarca come le norme UE sulle emissioni non debbano penalizzare gli armatori europei a vantaggio dei competitor asiatici



Travlos

di **Andrea Barbieri Carones**

Ne attendevano 18.000, ne sono arrivati 27.000. Sono numeri da record quelli dei visitatori registrati a Posidonia 2022, uno dei principali appuntamenti mondiali nel settore dello shipping conclusosi ad Atene dopo una settimana intensa.

Se si chiudono le porte della fiera, si aprono i commenti e le valutazioni degli addetti ai lavori, molti dei quali stanno interrogandosi sul futuro del settore e sulle regole europee sulla decarbonizzazione contenute del "Fit for 55". Ossia un obiettivo molto ambizioso (secondo alcuni anche troppo) che punta alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di arrivare alla "carbon neutrality" per il 2050.

Tra i commenti a caldo – favoriti anche dalle temperature elleniche – c'è quello di Melina Travlos, presidente dell'Unione degli armatori greci (UGS).

"L'Europa deve comprendere l'importanza strategica del trasporto marittimo greco in quanto proprietario del 59% della flotta dell'UE" spiega ai presenti. "Soprattutto in tempi in cui il trasporto marittimo può svolgere un ruolo cruciale nella corsa del continente per l'indipendenza energetica".

Ed è proprio questo tema a fare capolino nel mondo dello shipping, dopo che da anni è già sulle agende dei top manager automotive.

"Per noi, la transizione energetica è la questione più importante. Ciò che l'Europa fa con le normative sulla decarboniz-

zazione come Fit for 55 e Emissions Trading System (ETS), deve essere guidato dalla necessità di preservare e promuovere la competitività dello shipping europeo nel suo insieme. Alcune decisioni potrebbero essere dannose per il nostro settore e potrebbero rischiare di far perdere il nostro vantaggio competitivo rispetto alla concorrenza dell'Asia e di altre regioni".

"Vogliamo una soluzione globale – aggiunge – e non solo una che riguardi (e impatti) solo una singola regione come quella europea. Vogliamo delle soluzioni realistiche che salvaguardino la sicurezza della navigazione. Attraverso l'adesione a varie organizzazioni, lo shipping greco è presente in ogni forum internazionale. Qui cerchiamo sempre di aiutare la transizione verso l'emanazione di giuste politiche per il settore. L'Europa insiste su Fit for 55? Bene: noi insistiamo sul fatto che la soluzione deve essere internazionale all'interno di un quadro stabilito dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Una affermazione lapidaria ma chiara e condivisa tra i numerosi attori del settore presenti nella sala stampa del Metropolitan Exhibition Centre.

"Tradizionalmente lo shipping greco è il primo a investi- > 4

**ABB Ability™ Tekomar
XPERT for fleet**

Confronta. Ottimizza. Pianifica.

Una soluzione digitale strategica per l'ottimizzazione delle prestazioni dei motori a combustione interna dell'intera flotta.

turbo@it.abb.com
abb.com/turbocharging

ABB



Posidonia Ποσειδώνια

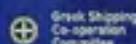
The International Shipping Exhibition

Posidonia 2022 Posidonia 2022 Posidonia 2022 Posidonia 2022 Posidonia 2022 Posidonia 2022

Under the auspices of:



With the support of:



> 3

re in nuove tecnologie e in nuove navi. Quindi saremo anche i primi ad adottare nuove soluzioni una volta che ci saranno messe a disposizione. Qualsiasi nuovo carburante o tecnologia ha un costo che alla fine viene trasferito al consumatore finale. Questo deve essere chiaro a tutti” ha aggiunto Travlos. “Continueremo a difendere la posizione e gli interessi dello shipping greco. Vogliamo che le persone comprendano l'importanza della trasporto navale nella nostra vita quotidiana perché il settore non è solo un business, ma un partner strategico per ogni paese e per ogni governo. È qualcosa che non è chiaro e vogliamo aiutare a far capire”.

A proposito dei record dell'area espositiva ateniese: gli organizzatori hanno registrato un +7% degli spazi espositivi rispetto all'edizione precedente e un +18% del numero di visitatori rispetto ai 23.000 della scorsa edizione, tenutasi nel 2018.

Tra l'altro, sembra pure che gli affari siano andati a gonfie vele anche durante l'evento, con i principali attori del settore marittimo che si sono accordati per finalizzare accordi significativi. Come l'ordine di 2 navi metaniere da 233,7 milioni di dollari che Maran Gas Maritime ha fatto a Daewoo Shipbuilding.

Sono state inoltre formalizzate partnership strategiche con Capital Ship Management e Lloyd's Register, che hanno annunciato l'intenzione di provare nuovi biocarburanti in un progetto pilota a bordo di una unità da 300.000 tonnellate.

Questo senza contare il [Memorandum siglato tra DNV e Saronic Ferries](#), di cui si è già parlato su queste colonne.

Se i professionisti dello shipping sono contenti di Posidonia, anche il managing director della manifestazione lo è.

E lo dimostrano le sue parole. “Questa è stata di gran lunga la Posidonia di maggior successo nella storia dell'evento” ha aggiunto Theodore Vokos. “L'innovazione presentata nelle aree espositive è stata rivoluzionaria, i contenuti delle varie conferenze e dei seminari è stata fonte di ispirazione mentre il volume e la qualità dei nostri visitatori hanno superato le aspettative di tutti. È emozionante tornare con un impatto

così positivo. Siamo grati e grati per il sostegno incrollabile della comunità marittima globale”.

Posidonia 2022, si ricorda, è frutto dell'organizzazione del Ministero degli affari marittimi e della politica insulare, dell'Unione degli armatori greci e della Camera ellenica della navigazione con il sostegno del Comune del Pireo e del Comitato di cooperazione marittima greca.



Le strategie per sostenere la decarbonizzazione dello shipping al centro del dibattito a Posidonia

Gli armatori ellenici – da Laskaridis a Pappas, da Martinos a Pittas, da Palios a Tsakos – chiedono finanziamenti al settore e soluzioni creative per garantire inclusione sociale e lamentano: “Non vogliamo essere cavie. Ci voleva la pandemia per darci la giusta importanza”

Il ‘Fit for 55’ dopo la votazione avvenuta ieri al Parlamento europeo, che ne ha depotenziato i contenuti e le ambizioni a breve termine, ha subito una brusca frenata.

Il tema legato alla sostenibilità ambientale resta, comunque, un nodo cruciale e architrave del progetto politico delle istituzioni comunitarie.

E l’argomento è stato trattato in maniera approfondita anche nella terza giornata del Posidonia International Shipping Exhibition, manifestazione che chiuderà i lavori domani ad Atene.

Nel suo intervento, il ministro greco degli Affari Marittimi e della Politica Insulare, Ioannis Plakiotakis, ha specificato che il trasporto marittimo è tenuto ad affrontare le complesse e sempre più grandi sfide poste dalla legislazione ambientale approntata dall’IMO (International Maritime Organization) e dall’Unione europea, e le conseguenze finanziarie ad essa correlate.

Plakiotakis ha fatto riferimento al tema della decarbonizzazione, definendolo una “questione di stringente importanza” e “una delle maggiori prove da affrontare per il mondo dello shipping. La navigazione deve garantire, in un futuro molto prossimo, la disponibilità mondiale di carburanti alternativi sicuri a basse e zero emissioni di carbonio e delle relative infrastrutture. Siamo, però, ancora lontani da lì”, ha ammesso chiaramente il mini-



stro ellenico.

Il titolare del dicastero ha posto poi l’accento sull’importanza di rintracciare nuovi strumenti e risorse economiche per finanziare la transizione verso la decarbonizzazione.

“Standard più elevati di sicurezza e di sostenibilità ambientali prevedono un costo importante. Il finanziamento di soluzioni innovative per la riduzione dell’inquinamento provocato dalle navi e il miglioramento dell’efficienza energetica delle navi, compresa l’installazione di apparecchiature tecnologiche all’avanguardia, o la costruzione di navi dal design e dai si-

stemi innovativi, presuppone l’esistenza di meccanismi di finanziamento ulteriori rispetto a quelli tradizionali.

La transizione verso un futuro privo di emissioni di carbonio richiede il passaggio graduale dall’attuale situazione a quella auspicata, alla quale si dovrà giungere attraverso l’utilizzo di fondi mirati mirati e flessibili, sia privati e pubblici”.

Il ministro, andando sul concreto, ha per questo invitato l’Unione Europea, l’International Maritime Research Board e il Fondo associato a contribuire al finanziamento necessario utilizzando il bilancio strutturale dell’UE e altre iniziative guidate dal mondo industriale.

Il segretario generale dell’IMO, Kitack Lim, rivolgendosi al pubblico tramite un videomessaggio ha dichiarato: “Per decarbonizzare un settore con una natura così globale, sono necessarie soluzioni globali. Il nostro obiettivo è quello di garantire che i traffici procedano in modo sicuro, protetto ed efficiente. Riuscire a decarbonizzare lo shipping richiede la collaborazione tra tutte le parti interessate per sviluppare soluzioni sostenibili. Spero vivamente nel che i nostri sforzi vengano supportati; dobbiamo favorire la transizione insieme, senza lasciare indietro nessuno”.

Un concetto condiviso e rilanciato > 4



> 5

anche nel discorso pronunciato da Melina Travlos, presidente dell'Unione degli armatori greci: "L'Unione degli armatori greci continuerà a lavorare in modo coerente e con dedizione, al fine di adottare soluzioni realistiche e fattibili che saranno in grado di traghettare la nostra industria in quella che sarà una nuova era".

Durante il corposo panel a seguire, hanno dibattuto i vertici delle più grandi compagnie di navigazione greche, rappresentativi di una flotta collettiva combinata di 354 navi, discutendo le questioni legate le strategie ESG (Environmental, social, and corporate governance) nel settore marittimo. Erano presenti: Suzanna Laskaridis, Direttore Laskaridis Shipping; Milena Pappas, Direttore Commerciale Starbulk Carriers; Athanassios Martinos, Direttore Generale, Eastern Mediterranean Maritime Limited; Aristidis Pittas, CEO Euroseas & Eurodry; Simeon Palios, Direttore e Presidente Diana Shipping Inc.; Nikolas Tsakos, Presidente e CEO TEN.

Quest'ultimo, definendo la Grecia come la Silicon Valley dello shipping, ha pro-

nunciato le parole più nette al riguardo: "Non vogliamo essere le cavie di qualsiasi nuova legislazione si voglia intraprendere senza essere stati prima consultati. L'importanza del settore non è ancora percepita come dovrebbe, perché come siamo frammentati all'interno del nostro settore. È servita una pandemia perché le persone iniziassero a rendersi conto del ruolo cruciale che svolge e del suo contributo al commercio mondiale. Abbiamo bisogno di assistenza per continuare a ridurre la nostra impronta ecologica dal 2,5 al 2,8 %".

Anche Pittas ha sottolineato alcune criticità rilevate dal mondo armatoriale ellenico.

"Abbiamo posto troppa enfasi sulla parte E dell'equazione ESG perché credo che sia la più facile da affrontare. Investendo troppe energie sulla E potremmo trascurare, però, la S. Invece, la prima cosa di cui dovremmo preoccuparci è l'inclusione sociale per tutti. Stiamo cercando di decarbonizzare più velocemente di quanto la società sia in grado di far fronte, specialmente nei Paesi in via di sviluppo.

Non dobbiamo dimenticare la società e l'importanza dei principi e delle pratiche di buona governance per le nostre aziende".

L'importanza della decarbonizzazione nell'agenda degli armatori è stata affrontata anche in una tavola rotonda ospitata da BIMCO, la più grande organizzazione mondiale di adesione diretta degli armatori. Il dibattito ha affrontato gli ostacoli alla transizione e ha discusso le opzioni per nuove soluzioni commerciali e responsabilità condivise tra noleggiatori e armatori.

L'evento è stato ospitato da Nikolaus H. Schues, presidente designato BIMCO e ha visto la partecipazione di David Loosley, segretario generale e CEO di BIMCO, Lars Robert Pedersen, vice segretario generale BIMCO, Eman Abdalla, direttore delle operazioni globali Cargill Ocean Transportation, Dimitrios Patrikios, CEO Kyklades Maritime, Jerry Kalogiratos, CEO Capital Maritime e Ioanna Procopiou, amministratore delegato Prominence Maritime SA e Sea Traders SA.

M.V.



Commissario UE per i trasporti: “La Grecia è leader mondiale nello shipping”

Lo ha detto Adina Valean all’apertura di ‘Posidonia 2022’

“La Grecia è al primo posto nel mondo nel settore marittimo”, ha affermato il commissario europeo ai Trasporti Adina Valean all’apertura ad Atene della prima manifestazione dello shipping post-Covid, ‘Posidonia 2022’.

Rivolgendosi ai funzionari del Governo e agli stakeholder del mondo marittimo, Valean ha fatto riferimento al ruolo di primo piano della Grecia, passato e presente, nel plasmare l’industria globale dello shipping.

Valean ha continuato facendo riferimento a “un fiorente cluster marittimo di compagnie di navigazione, cantieri navali per test, costruzione e riparazione, produttori di attrezzature marittime, fornitori di servizi digitali, società di classificazione leader a livello mondiale e società di gestione navale” che hanno sede in Grecia e dalle quali l’UE ne trae vantaggio.

Non è mancato un riferimento alle sfide che incidono sull’efficienza del settore, tra cui il cambiamento dei modelli di consumo a seguito della pandemia, la disponibilità dei dipendenti, i cambi di equipaggio, l’aumento della congestione nei porti e attraverso la rete di trasporto e, infine, la guerra Russia-Ucraina che sta colpendo il settore marittimo e le catene di approvvigionamento globali.

Secondo Valean, il commercio marittimo ha registrato un calo complessivo del 3,8% nel 2020 grazie a “gli uomini e le donne che hanno continuato a navigare il mare, consegnando cibo, medicine e beni di tutti i giorni durante la pandemia”.

Il commissario europeo ai Trasporti ha, poi, sottolineato l’importanza del taglio delle emissioni, che secondo lei richiede che “armatori e operatori inizino a fare delle scelte, dobbiamo testare soluzioni e utilizzare ciò che è già disponibile, compresi i biocarburanti sostenibili e il Gnl. E poiché la transizione richiederà molti anni, dobbiamo iniziare ora”.

Valean ha osservato che la Commissione europea ha sostenuto



Adina Valean

e continuerà sempre a sostenere gli sforzi di decarbonizzazione. “Tra il 2014 e il 2020 abbiamo sostenuto 185 progetti marittimi attraverso il Connecting Europe Facility, per un totale di 1,64 miliardi di euro. Ciò includeva 14 progetti greci”.

La Grecia ha anche attinto a 30 milioni di euro nell’ambito del Fondo europeo per gli investimenti strategici per la costruzione di una nuova nave per il rifornimento di gas naturale liquefatto, con sede nel porto del Pireo e ha partecipato al progetto ‘Horizon 2020 E-Ferry’ finanziato dalla Commissione, la prima batteria al 100% elettrica al mondo per un traghetto, ‘Ellen’, alimentato dalla batteria più grande del mondo.

Infine, Valean, ha invitato la Grecia a partecipare all’iniziativa UE-Ucraina Solidarity Lanes, che mira ad aiutare l’Ucraina a ottenere 5 milioni di tonnellate di grano dal suo territorio.



Mitsotakis

Mitsotakis: “L’industria navale greca rappresenta il 7% del PIL”

Durante l’evento è intervenuto anche il primo ministro greco, Kyriakos Mitsotakis, che ha affermato che l’industria marittima rappresenta il 7% del PIL del paese e sostiene 200.000 posti di lavoro.

Il primo ministro ha anche fatto riferimento a una lettera che ha inviato alla presidente della Commissione europea, Ursula Von der Leyen, in cui chiede che le spedizioni siano considerate una priorità europea in modo che l’attenzione possa essere concentrata su: l’intensificazione della ricerca e lo sviluppo di tecnologie e combustibili alternativi che siano compatibili con l’ambiente, sicuri per le navi e sostenibili per l’economia; la revisione delle leggi dell’UE al fine di garantire il fair play nei trasporti; la garanzia dell’equa distribuzione dei proventi del sistema europeo di scambio di quote di emissione tra gli Stati membri e l’attuazione del meccanismo ‘chi inquina paga’ che attribuisce responsabilità agli operatori e non agli armatori.

“I dati sono la nuova ‘merce’ per spingere lo shipping in un’era di ottimizzazione”

Al forum di ‘TradeWinds’, tenutosi durante Posidonia, gli armatori sono (quasi) tutti d’accordo su un futuro fatto di digitalizzazione e decarbonizzazione

Più di 30 startup martech (marketing technologies) da tutto il mondo stanno esponendo le loro soluzioni e piattaforme, alla fiera Posidonia di quest’anno, che si sta tenendo presso il Metropolitan Expo Center di Atene.

E i fondatori e gli amministratori delegati di alcuni di queste aziende hanno condiviso le loro opinioni durante il frequentatissimo forum degli armatori ‘TradeWinds’ che ha aperto il fitto programma della conferenza sulla Posidonia con alcune discussioni stimolanti sui temi scottanti della decarbonizzazione e della digitalizzazione del trasporto marittimo. Presentando il panel, Julian Bray, redattore capo della rivista di settore Tradewinds, ha dichiarato: “La tecnologia marittima digitale sta crescendo a un ritmo rapido in mezzo alla crescente necessità di soluzioni a una nuova serie di problemi, tra cui la decarbonizzazione e una crisi senza precedenti della catena di approvvigionamento”.

Durante la discussione, i relatori sono stati concordi sulla potenza delle soluzioni digitali e su come possono abbattere i silos del settore marittimo e fungere da catalizzatore per il cambiamento e da fattore abilitante per un processo decisionale più informato da parte di armatori e operatori di flotte.

Eleni Polychronopoulou, Presidente di METIS CyberTechnology, specializzata in soluzioni di intelligence nautica per migliorare le prestazioni, ottimizzare il consumo di olio combustibile e ridurre le emissioni, ha dichiarato: “Analizziamo il passato, acquisiamo le conoscenze, diamo un senso ai dati e quindi aiutiamo gli armatori a migliorare e forniamo previsioni più accurate su cosa fare in futuro. Più dati abbiamo a disposizione e analizziamo e più accurate saranno le previsioni per il futuro e più informate e basate sui fatti potranno essere le tue discussioni con le autorità di regolamentazione e i responsabili politici”.

Jesper Bo Hansen, Chief Revenue Officer di Zero North, ha dichiarato: “Stiamo creando tecnologie che possono rendere le spedizioni più ecologiche e quindi aiutare l’ambiente e le generazioni future a prosperare. Alla fine i dati vinceranno, è solo questione di tempo, di come si decide di



approcciarli e sfruttarli. È importante poter accedere ai dati corretti e comprendere quanto possano essere utili”.

E mentre il settore martech globale ha assistito a una raccolta fondi record lo scorso anno, gli imprenditori rimangono scettici sulla loro capacità di mantenere lo slancio, soprattutto perché il capitale di VC (venture capital) sta mostrando una certa riluttanza a investire di fronte all’incertezza che circonda la regolamentazione a lungo termine e l’elaborazione delle politiche.

A quel punto, Ioannis Martinos, che ha lasciato la sua posizione di co-amministratore delegato di Thenamaris, la compagnia di navigazione greca fondata dalla sua famiglia, per avventurarsi autonomamente come CEO di The Signal Group, ha dichiarato: “I responsabili politici dovrebbero essere più decisivi. Gli armatori hanno bisogno di chiarezza, non sono chimici. Scienziati e responsabili politici devono guidarli e dire loro in quale direzione dovrebbero muoversi”.

Birgit Liodden, CEO di Ocean Opportunity Lab, è una fan delle aziende private a conduzione familiare che credono nell’investimento di fondi in soluzioni digitali: “Credo che le aziende familiari e gli investitori industriali siano più adatti per gli innovatori della tecnologia marittima e dovrebbero collaborare con gli imprenditori per contribuire a far avanzare il settore, più velocemente”.

Tuttavia, questo solleva la questione della fiducia e della trasparenza nella condivisione dei dati, come afferma Martinos: “La democratizzazione dei dati non avverrà per una serie di motivi. I proprietari dei dati dovrebbero condividere i dati giusti con le parti interessate giuste al momento giusto e non per motivi di trasparenza percepita”.

Il panel ha anche discusso le prospettive dell’ecosistema martech greco e ha convenuto che si trova in una posizione ideale per assumere un ruolo di primo piano nella crescita del settore a livello globale. Polychronopoulou ha aggiunto: “La Grecia è la più grande potenza marittima del mondo. Entro un raggio di 30 km tra il Pireo e la Riviera di Atene risiedono coloro che decidono sulle operazioni di 5.000 navi. È tanto potere concentrato in un piccolo paese che non ha né capacità di costruzione navale, né strutture per la produzione di attrezzature. Ma ciò che ha in abbondanza è il talento dei giovani imprenditori greci e la potenza della comunità marittima greca. Ciascuna parte ha bisogno dell’altra, noi abbiamo bisogno dei dati e del know-how e loro hanno bisogno del nostro software e delle nostre soluzioni digitali per aiutarli a crescere e raggiungere i loro obiettivi”.

Le pressioni normative e sociali per ridurre l’efficienza del carbonio stanno guidando l’interesse di armatori e operatori per l’adozione accelerata di nuove > 9

> 8

tecnologie che migliorino la competitività e l'efficienza dei combustibili.

Spyros Karampampas, membro del Board, Maritime Sector presso l'Association of Innovative Application Companies (SEKE), ha dichiarato: "I discorsi e le osservazioni del Primo Ministro greco, del Presidente dell'UGS e del Commissario UE per i trasporti durante la cerimonia ufficiale di apertura di Posidonia 2022, hanno chiarito ampiamente che l'industria dello shipping deve concentrarsi sulla digitalizzazione e sulle nuove tecnologie innovative a fini di decarbonizzazione e ottimizzazione. Il messaggio era forte e chiaro ed è stato ben accolto. In qualità di potenza leader mondiale nel settore delle spedizioni, la Grecia offre

un terreno fertile per le aziende tecnologiche per innovare, fornire soluzioni ai problemi e far crescere le loro attività allo stesso tempo".

Vale la pena far notare, inoltre, che la prima startup tecnologica greca ad essere investita da uno dei più grandi VC del mondo, General Catalyst degli Stati Uniti, è stata una piattaforma di reclutamento marittimo con un investimento non divulgato che è stato finalizzato lo scorso anno. I suoi attuali clienti includono una delle prime 100 compagnie di navigazione del mondo.

Jesper Bo Hansen ha aggiunto: "Un paio di anni fa le persone non parlavano nemmeno di ottimizzazione delle operazioni della flotta, ma con l'attenzione alle nor-

native in sospeso e alla pressione dei consumatori, e con l'industria come si è sviluppata oggi, le attività di navigazione non possono rimanere le stesse e le persone non possono scartare ciò che i dati e la digitalizzazione possono portare al settore. Il panorama dei dati è maturato, quindi sappiamo dove si trova l'imbarcazione, quanto carburante può consumare e la velocità ottimale da tenere. Se le aziende di navigazione non scelgono di utilizzare questa conoscenza e questi dati, perdono denaro ogni volta che salpano. Oltre a realizzare enormi risparmi, possono anche ottenere riduzioni immediate delle emissioni grazie all'ottimizzazione nell'ambito del percorso di decarbonizzazione".

DAL MERCATO

10/06/2022

Il valore della flotta mondiale è raddoppiato negli ultimi 4 anni

Secondo un report di VesselsValue, rispetto al 2018 la consistenza del tonnello è aumentata considerevolmente. Giappone primo Paese per numero di navi

La flotta mondiale è cresciuta considerevolmente negli ultimi 4 anni, sia in termini di unità sia per quanto riguarda il valore economico complessivo del tonnello.

A analizzare la dinamica è il portale VesselsValue, che ha colto l'occasione dell'avvio dell'edizione 2022 del forum marittimo di Posidonia per confrontare la situazione attuale con quella registrata nel 2018, anno dell'ultima edizione della conferenza biennale ('saltata' nel 2020 causa Covid).

A maggio 2022, la flotta mondiale risultata costituita da 58.067

navi, per un valore complessivo pari a 1.589 miliardi di dollari. Cifre che testimoniano un consistente balzo in avanti rispetto al 2018, quando le unità erano in tutto 51.650 per un valore di 774 miliardi.

Da rilevare come, a fronte di un incremento unitario di poco meno di 7.000 navi, il valore economico degli asset sia più che raddoppiato: una dinamica evidentemente legata all'impennata del mercato dei noli, e quindi del valore del tonnello, che ha caratterizzato alcuni segmenti dello shipping (in particolare quello dei container, ma non solo) nell'ultimo biennio.

Per quanto riguarda la composizione della flotta, attualmente VesselsValue registra la presenza di oltre 14.000 bulker, circa 12.500 tanker e 6.100 portacontainer.

Nel suo report il portale ha poi messo a confronto la classifica dei 5 principali Paesi 'armatori' del 2018 con quella attuale: in ranking è lo stesso, con Giappone in testa seguito da Cina, Grecia, Singapore e Stati Uniti. A variare sono ovviamente il numero di unità e il loro valore, con curve analoghe che caratterizzano quelle degli indicatori globali (il Giappone è passato da 5.208 a 6.755 navi, il cui valore è più che raddoppiato da 92 a 211 miliardi di dollari).

Per quanto riguarda invece le compravendite di navi, la più attiva risulta essere la Grecia, prima sia nella classifica dei buyer sia in quella dei seller. E se il Paese era già al vertice del ranking dei compratori anche nel 2018, per quanto riguarda le vendite 5 anni fa a primeggiare era la Germania, che nel 2022 è scesa invece al 5° posto (dietro la Grecia si sono posizionate Singapore, Cina e Giappone).

Tra i compratori invece, il secondo posto è per Singapore, seguito da Cina, Giappone e Germania.



F.B.

DNV certifica il sistema di scambio dati di 3 player marittimi

La notazione di classe D-INF di DNV vale come strumento di garanzia della qualità in tre progetti per soluzioni di infrastruttura digitale sviluppati da COSCO, Kongsberg Digital e Samsung Heavy Industries (SHI)

La digitalizzazione dell'industria marittima è destinata a migliorare radicalmente l'efficienza operativa, la sicurezza e le prestazioni ambientali delle navi, ma in questo momento si sta sviluppando in modo frammentato, senza alcun allineamento industriale sull'affidabilità dell'infrastruttura dei dati e sulla qualità dei dati in conformità con gli standard globali.

Con il passare del tempo le navi diventano più intelligenti e sempre più ricche di sensori, i server centrali di bordo raccolgono dati da componenti e sistemi che in genere presentano diversi tipi di infrastruttura dati. La mancanza di standardizzazione significa che i dati non possono essere combinati in modo uniforme, portando a una mancanza di fiducia nei protocolli per il trasferimento e la sicurezza dei dati.

La notazione D-INF di DNV affronta questa sfida chiave definendo i requisiti per l'intera infrastruttura di raccolta dei dati, inclusi i server di dati di bordo, i componenti di trasmissione dei dati e i server di dati remoti, coprendo l'intero quadro di

comunicazione nave-terra.

“La pandemia, insieme alla spinta alla decarbonizzazione, ha innescato una rinascita nel settore marittimo, poiché assistiamo a una maggiore e più profonda adozione di soluzioni digitali per garantire operazioni sicure, sostenibili ed efficienti”, ha affermato Knut Ørbeck-Nilssen, CEO di DNV Maritime.

“La chiave per massimizzare il potenziale di queste tecnologie e strategie digitali è consentire alle aziende di creare più facilmente fiducia in esse. Una di queste soluzioni è l'adozione della nostra notazione D-INF, che è un elemento chiave sulla strada verso un'infrastruttura standardizzata e un'efficace trasformazione digitale. Ringrazio COSCO, Kongsberg Digital e Samsung Heavy Industries (SHI) per aver scelto DNV come partner nei loro viaggi di trasformazione digitale. Con D-INF stiamo incrementando la fiducia che i dati raccolti dalla nave siano i dati effettivi che sono stati confermati attraverso una pipeline verificata. Questo è fondamentale per

gli armatori per creare fiducia tra le parti interessate della catena del valore che vanno dalle autorità di classe e di segnalazione a fornitori di assicurazioni, finanziatori, proprietari di merci e noleggiatori”, ha affermato Jarle Coll Blomhoff, leader del gruppo Cyber Safety & Security presso DNV.

“DNV ha implementato la notazione come parte dei progetti di Approval in Principle (AiP) - la prima fase dell'approvazione formale del tipo - recentemente concessa al gruppo marittimo cinese COSCO SHIPPING, al costruttore navale coreano SHI e al fornitore di tecnologia Kongsberg Digital per soluzioni digitali di punta.

Il progetto pilota COSCO SHIPPING faceva parte di un progetto più ampio con DNV per lo sviluppo di un centro di gestione dei dati delle navi intelligenti a terra per aggregare i dati da un'ampia gamma di navi attraverso la sua enorme flotta. Il progetto con SHI si è concentrato sull'infrastruttura e sul flusso di dati del suo sistema SVESSEL BIG, mentre il > 11



> 10

pilota di Kongsberg ha confermato la sua soluzione Vessel Insight che fornisce servizi digitali a valore aggiunto per i clienti”, prosegue la nota.

“Siamo lieti di essere il primo costruttore navale coreano ad aver ricevuto AiP da DNV per l’infrastruttura dati in conformità con i recenti standard ISO. Questa standardizzazione pone le basi per una migliore efficienza operativa e flessibilità per gli operatori navali, migliorando al contempo la nostra competitività nel mercato della digitalizzazione”, ha affermato Oh Sung-Il Senior Executive Vice President, Head of Sales Division di SHI.

“L’aspetto più importante della raccolta dei dati da una nave è mantenere e proteggere l’integrità delle operazioni della nave. Questo è il motivo per cui investiamo molto nella sicurezza informatica e nell’audit e verifica della convalida delle classi. Poiché D-INF(P) è il primo certificato di omologazione del suo genere in classe DNV, siamo molto orgogliosi di aprire la strada e ottenere un certificato che dimostri che il nostro prodotto è del più alto livello di qualità e ci si può fida-

re di quelli esistenti e potenziali clienti e partner”, Sondre Mortensvik, VP Digital Ocean in Kongsberg Digital.

“In qualità di operatore, è fondamentale per la nostra efficienza operativa e la sicurezza ottenere informazioni aggiornate su singole navi e sistemi, nonché sulla flotta. Tali dati sono un bene prezioso e che può essere utilizzato per migliorare l’efficienza logistica dell’intera catena di approvvigionamento. Riteniamo che il nostro centro operativo COSCO SHIPPING, che è stato sviluppato in stretta collaborazione con DNV dal 2019, sarà fondamentale per realizzare ciò, tuttavia abbiamo bisogno dell’accesso a dati standardizzati per farlo accadere”, ha affermato Dong Guoxiang, vice capo ingegnere di SSSRI di GRUPPO DI SPEDIZIONE COSCO.

Blomhoff ha, poi, aggiunto: “D-INF è il primo passo per portare il settore verso le migliori pratiche nello scambio di dati. Pilotare la notazione da tre angolazioni complementari - costruttore navale, operatore navale e fornitore di tecnologia - è unico e definisce lo standard per la trasformazione digitale nel trasporto marittimo”.

DNV offre D-INF come fattore chiave di efficienza per i clienti di classe digitale in tutto il mondo. La comodità dei servizi di verifica digitale dipenderà dalla capacità di trasmettere dati attendibili. Significa anche che i proprietari possono acquistare una nave sapendo che tutti gli elementi digitali comunicano tra loro dalla consegna.

“La raccolta dei dati in un’infrastruttura comune è un importante passo avanti, soprattutto nel caso di flotte di grandi dimensioni. Inoltre, l’infrastruttura deve essere verificata solo una volta per molti usi diversi, consentendo la condivisione dei dati provenienti da più origini con le parti interessate e i sistemi in tutte le operazioni. È anche un potente abilitatore di analisi dei dati per una migliore gestione e prestazioni di navi e flotte”, conclude ancora Blomhoff.

La notazione può essere ottenuta sia come soluzione proprietaria D-INF(P) sia come soluzione standardizzata D-INF (S), fornendo una maggiore flessibilità ai clienti anche per assicurare soluzioni ship-to-shore esistenti.

FEREST SHIPPING
agenzia marittima - casa di spedizioni



FEREST SHIPPING è una società specializzata in spedizioni marittime nazionali ed internazionali.

- Fondata nel 1998 da un gruppo di operatori di lunga esperienza nel campo delle spedizioni marittime e terrestri, copre con la propria organizzazione l'intero ciclo del trasporto.
- FEREST SHIPPING vanta inoltre una lunga esperienza nel campo della Operazioni Doganali.
- Dal gennaio 2011 entra a far parte del gruppo logistico internazionale FEREST / MOVEST con l'obiettivo di proporre alla propria clientela una ampia gamma di qualificati servizi logistici, di trasporto e di consulenza a costi competitivi.

Sede Legale ed Operativa:

Via Marano, 1 Porto Nogaro - SAN GIORGIO DI NOGARO (UD)
Tel. +39 0431 66107 - Fax +39 0431 629207
info@ferestship.com
www.ferestship.com

Ufficio locale - Sede di Monfalcone:

Via Timavo 69/8 - Portorosega
34074 Monfalcone (GO)
Tel. 0481 40903
Fax 0481 40903

Un secolo ellenico di DNV Maritime sotto l'insegna di Eolo ed Elio

La società di classifica norvegese spegne le 100 candeline dell'ufficio del Pireo. Il futuro dello shipping in Ellade? Decarbonizzato e legato all'energia eolica e solare offshore nel Mare Egeo

di **Andrea Barbieri Carones**

Mentre il mondo dello shipping celebra il ritorno del Posidonia dopo 4 anni di stop, a qualche chilometro di distanza dai padiglioni della fiera l'amministratore delegato di DNV Maritime, Knut Ørbeck-Nilssen, festeggia i 100 anni dell'attività in Grecia. Altra epoca, altre navi, altre tecnologie e altri rischi per la società di classifica norvegese, da più parti riconosciuta come la più importante al mondo nella gestione e nella classificazione dei rischi di tutto il settore marittimo, impegnata a migliorare la sicurezza, la qualità, l'efficienza energetica e le prestazioni ambientali del comparto, su tutti i tipi di navi e strutture offshore.



Knut Ørbeck-Nilssen

Dagli uffici con vista sul porto del Pireo, il top manager scandinavo ha parlato delle sfide che sta vivendo il settore dello shipping, del mercato greco e della rete di relazioni stabilite con il comparto marittimo nella regione e nel resto del mondo.

Scontato, ma doveroso, il riferimento temporale all'Ellade. "Quando si parla di Grecia, 100 anni non sono nulla se paragonati alla millenaria storia di questo paese. Sono incredibilmente fiero del lavoro svolto in questi anni dai nostri colleghi e dai nostri partner ellenici, di ieri e di oggi. È grazie a loro se oggi la flotta greca è tra le più moderne e del mondo. Perciò ringrazio la loro comunità dello shipping per quanto fatto nell'ultimo secolo. I prossimi 100 anni e le sfide che dovremo affrontare saranno scanditi non tanto dalle sfide stesse quanto dalla capacità che dimostreremo nel superarle. La

nostra costante collaborazione, l'innovazione e leadership industriale saranno la chiave del successo".

In Grecia, la flotta di clienti DNV è cresciuta fino a coprire oltre il 19% del mercato, pari a 850 navi di proprietà greca; si aggiungono 80 società di gestione che DNV ha certificato. E ogni volta in cui gli armatori ellenici hanno allargato la propria attività ad altri mercati, l'ente li ha accompagnati per supportarli e consigliarli.

"Per oltre un secolo abbiamo navigato insieme alla comunità marittima greca" ha aggiunto Ioannis Chiotopoulos, regional manager DNV per l'Europa sudorientale, il Medio Oriente e l'Africa. "Nel tempo, Atene è emersa come uno degli hub mondiali dello shipping e ha lavorato per costruire una collaborazione duratura con aziende che poi sono diventate leader mondiali. Siamo orgogliosi di essere stati in grado di costruire una nostra flotta anno dopo anno e di aver sempre migliorato il nostro know how, che ci ha portato a lanciare il Gas Centre del Pireo, e molto altro ancora. Per tutto ciò dobbiamo ringraziare i nostri clienti e tutti coloro che ci sono stati al fianco nella nostra attività. Questi primi 100 anni sono un trampolino di lancio verso il futuro e non vediamo l'ora che arrivino altri anniversari e nuovi successi".

Il manager ha poi toccato il tema dell'innovazione, parte fondamentale del successo dell'ente, e a tal proposito ha annunciato una nuova collaborazione con l'Università Tecnica Nazionale di Atene: ogni anno, DNV Hellas concederà delle borse di studio ai primi 3 studenti della School of Naval Architecture and Marine Engineering.

"L'unità di ricerca e sviluppo e consulenza del Pireo è stata responsabile di molti passi avanti nella nostra attività. In particolare la piattaforma software COSSMOS, per la modellazione e la simulazione di sistemi complessi di macchinari navali integrati".

A giocare un ruolo chiave è stata anche la collaborazione tra i vari dipartimenti aziendali, in particolare per affrontare la sfida globale della decarbonizzazione. Come quello dell'implementazione del 'Green Shipping Programme' che DNV ha attuato in Norvegia, dove una flotta di traghetti impiegati sul corto raggio è in fase di sostituzione con unità a zero emissioni. "Anche se siamo ad altre latitudini, la Grecia ha una geografia, delle dimensioni della flotta ed esigenze re-



Ioannis Chiotopoulos

gionali simili a quelli norvegesi. E la costruzione di tali traghetti potrebbe anche essere effettuata a livello locale".

Ciò darebbe alla Grecia l'opportunità non solo di decarbonizzare la flotta, ma anche di creare posti di lavoro e business a livello locale, risparmiando tempo e costi nell'implementazione.

"DNV è il partner perfetto grazie al know-how e all'esperienza su batterie, sistemi di controllo della batteria, combustibili alternativi e celle a combustibile, disponibili in Norvegia e in tutto il mondo, e facilmente trasferibili attraverso l'ufficio del Pireo. La spinta alla decarbonizzazione potrebbe essere realizzata solo in combinazione con un più ampio utilizzo dell'energia rinnovabile nella regione. Vari ingegneri internazionali sono già al lavoro per esaminare le potenzialità dell'energia eolica offshore in Grecia".

Per questo, gli addetti ai lavoro sono in impaziente attesa del rilascio dell'accordo quadro del governo greco, che sarà reso pubblico entro la fine dell'estate. L'eolico offshore è di particolare interesse per la Grecia, grazie ai forti venti che spirano nel Mar Egeo. Nel paese degli Dei, dopo il riferimento a Eolo non poteva mancare un riferimento a Elio, il Dio del sole visto che l'energia solare (offshore) è un'altra tecnologia che viene attentamente monitorata visto l'alto potenziale dato dal clima.

"DNV potrebbe supportare questo sviluppo fornendo servizi di consulenza tecnica a tutte le parti interessate, sfruttando la sua vasta conoscenza sia nel settore marittimo che in quello energetico".

Il Global Shippers Forum teme che la decarbonizzazione dello shipping porti l'aumento dei noli marittimi

L'associazione, nell'ambito della 78esima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC), ha fatto appello all'IMO affinché i costi non vengano scaricati sui clienti



In occasione della 78esima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC) dell'International Maritime Organization (IMO), durante la quale si discuterà di un'ulteriore proposta presentata dall'industria armatoriale volta ad introdurre una tassa sul carbonio del combustibile navale con lo scopo di promuovere la transizione verso carburanti a basse emissioni, il Global Shippers Forum, che rappresenta spedizionieri e caricatori, ha avvertito che questa iniziativa potrebbe portare ad un ulteriore incremento dei noli marittimi. L'associazione GSF ha il timore che l'industria armatoriale possa sfruttare la transizione energetica, e in particolare la proposta avanzata dagli stessi player del settore per decarbonizzare lo shipping, per innalzare ulteriormente le tariffe di trasporto marittimo che già da tempo hanno superato livelli record.

All'interno della proposta dell'industria armatoriale, per il Global Shippers Forum, sono contenuti due potenziali rischi: il primo è che, ritirando dal mercato le navi più vecchie e antieconomiche, le compagnie di navigazione possano utilizzare la capacità di stiva per innalzare ulteriormente i noli; il secondo rischio, invece, è dato dal fatto che le compagnie possano trasferire gli ulteriori costi (integralmente o in parte) sugli spedizionieri, utilizzando l'applicazione dei diffusi Bunker Adjustment Factor (BAF), i coefficienti di variazione del costo del combustibile, ma anche attraverso l'ondata di soprannoli per l'introduzione dei carburanti a basso contenuto di zolfo introdotti nel 2020.

“Perdonerete gli spedizionieri per aver pensato che la proposta, e il suo esame presso l'IMO, si tradurranno inevitabilmente in noli ancora più elevati. Ciò perché l'industria dello shipping dispone di un meccanismo assai efficiente per trasferire i più elevati costi del combustibile sotto forma di BAF, il surcharge per coprire le variazioni del prezzo del carburante.

Nelle attuali proposte ci sono poche rassicurazioni sul fatto che una tassa sul carbonio non si trasformerà in costi aggiuntivi per gli spedizionieri”, ha dichiarato il direttore del GSF, James Hookham.

“Se l'industria dello shipping prende sul serio i meccanismi basati sul mercato quale via per la decarbonizzazione, allora deve mettere al riparo i propri clienti dai loro effetti inflazionistici, altrimenti le emissioni verranno ridotte comprimendo la domanda di commercio mondiale piuttosto che incentivando una svolta nei combustibili e nelle tecnologie di propulsione che è così urgente”, ha concluso Hookham. In conclusione il Global Shippers Forum ha esortato il MEPC a valutare con la giusta attenzione gli interessi degli esportatori e degli importatori

Per evitare questo rischio il Global Shippers Forum ha esortato i componenti del MEPC a tenere in debita considerazione gli interessi di esportatori e importatori, da sempre al centro degli scambi commerciali e internazionali. Dato, inoltre, che dal punto di vista economico si sta trattando di somme di denaro estremamente ingenti, l'invito finale è quello di fare le giuste pressioni affinché qualsiasi meccanismo di tassazione del carbonio sia assolutamente trasparente e pienamente analizzabile dai soggetti interessati.

La tua merce,
la nostra passione,
ovunque nel mondo.


 Palazzo Andrea Pitto
 Piazza Fossatello, 3
 16124 GENOVA

www.mastermar.it
info@mastermar.it
 +39 010 2717 401

Sostenibilità in campo marittimo, gli operatori: “Ci crediamo, ma vogliamo più ascolto”

Il confronto sullo sviluppo del ‘green’ nello shipping si è tenuto durante il sesto ‘Forum Shipowners and Shipbuilding’, organizzato da The Medi Telegraph, a Palazzo Ducale

La necessità di andare incontro a una sostenibilità sempre più piena, decisa dalle nuove regole internazionali, dalla tendenza verso cui tutto il mondo sta andando, e la crisi energetica generata dal conflitto russo-ucraino stanno avendo dei riverberi sempre più potenti sul mondo del trasporto e della logistica. La tecnologia e la digitalizzazione sembrano strumenti imprescindibili per disegnare un futuro diverso e migliore e ormai da anni si sta cercando di trovare soluzioni differenti da quelle attualmente in uso per i carburanti, cercando di puntare su navi alimentate a gas naturale liquefatto e a batterie. Nonostante il futuro incomba, idee e direzioni da prendere, nel mondo dei trasporti non sono ancora chiarissi-



Beniamino Maltese

me per tutti gli stakeholder. Questi temi sono stati affrontati, a Palazzo Ducale, durante la sesta edizione del Forum Shipowners and Shipbuilding, organizzato da The Medi Telegraph e quest'anno intitolato 'I nuovi orizzonti delle energie. Lo shipping e l'esigenza di adeguarsi allo scenario internazionale'.

Al confronto, tra gli altri, hanno preso parte Beniamino Maltese, Executive Vice President e CFO di Costa Crociere; Luigi Merlo Responsabile Relazioni Istituzionali di MSC e Matteo Catani, Board Member Assarmatori e CEO di Grandi Navi Veloci. In collegamento audiovideo hanno preso parte all'evento anche Mario Mattioli, Presidente Confederazione

Italiana Armatori (Confitarma) e Pasquale Monti, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

La sintesi dei pensieri non è difficile da fare, visto che le cinque voci andavano nella stessa direzione, dopo la bocciatura del Pacchetto Clima presso il Parlamento europeo, gli stakeholder sono dalla parte della sostenibilità dei porti e delle navi, ma chiedono maggior ascolto, maggior coordinamento a livello normativo e un ascolto del mercato a loro dire, fin qui, poco praticato.

Nello specifico Maltese ha sostenuto che “I tavoli tecnici sono importanti, ma le aziende non possono aspettare che il mosaico si completi. Le aziende devono rispondere ai consumatori che rappresentano il nostro mercato e se non gli rispondiamo siamo destinati a sparire, soprattutto chi fa traffico passeggeri. A breve i consumatori più giovani non vorranno essere associati a navi che consumano più di una casa. Costa Crociere ha iniziato a ordinare navi LNG, ma poi il rifornimento può diventare un problema; se non guidiamo il mercato noi, si evolverà senza di noi. Personalmente credo che oggi sia legittimo fare un piano a lungo termine per capire come muoverci con batteria e Cold ironing. Ma occorre

un piano nazionale e quindi serve la politica”.

“Preoccupiamoci della flotta che abbiamo, chi se non meglio della filiera italiana può fare un refit green? Siamo realmente i migliori. - ha proseguito ancora l'Executive Vice President e CFO di Costa Crociere - Se siamo leader d'industria, però, la politica ci deve ascoltare. Il PNRR vale 200 miliardi, significa creare un PIL aggiuntivo del 2% per 40 anni, oggi abbiamo una grande opportunità e fare più concerto come Industria per ribadire cosa serve. Puntare sulle filiere e sviluppare il tutto in un'ottica di sostenibilità”.

Matteo Catani ha affrontato il tema del Pacchetto Clima, bocciato dal Parlamento europeo: “Il voto contrario del Parlamento europeo alla relazione sulla riforma del sistema ETS relativo alle quote di emissioni e il suo contestuale rinvio alla Commissione ENVI fornisce allo shipping italiano e a quello europeo nel suo complesso il tempo indispensabile per proseguire nel dialogo con i vari interlocutori sulle criticità del pacchetto Fit for 55 e palesa una presa di coscienza, almeno per quanto riguarda il trasporto marittimo, della complessità della normativa in questione, relativa all'abbattimento dei fumi da parte delle navi > 15

> 14

nonché della necessità di effettuare ulteriori approfondimenti”. “Dall’Europa, ma anche dall’IMO, arrivano segnali relativi alla volontà di accelerare sul tema della riduzione delle emissioni - ha detto Catani - ma a oggi non esiste chiarezza su quali tecnologie possano consentire in un lasso di tempo così breve di raggiungere i risultati aspettati. E ciò comporta forti incertezze sugli investimenti e una non piena consapevolezza, da parte dei legislatori, sui tempi necessari per l’adattamento tecnologico delle navi”. “Da tempo Assarmatori sottolinea come l’introduzione dello shipping nel sistema di scambio di quote delle emissioni sia per-



Matteo Catani

corribile solo se verranno attuate alcune modifiche sostanziali rispetto a quanto oggi previsto: fra queste una tempistica di phasing-in più realistica, l’esenzione per alcuni segmenti di trasporto (come quelli che garantiscono la continuità territoriale e il transshipment), un monitoraggio dell’impatto della misura e l’impiego delle risorse derivate dall’acquisto di quote di emissione per finanziare la ricerca e gli investimenti tecnologici necessari per raggiungere gli obiettivi”, ha specificato ancora il Board Member di Assarmatori.

Sul tema della sostenibilità ambientale è intervenuto anche Luigi Merlo: “Tendenzialmente la gente cerca le navi da crociera perché sono il massimo dal punto di vista ambientale. Noi stiamo costruendo navi che nel 2050 dovranno ancor circolare, ma le tecnologie mancano per il futuro, più ci caliamo nei progetti futuri e più c’è complessità. Basti pensare che tutto l’idrogeno verde prodotto oggi al mondo consentirebbe di far viaggiare



Luigi Merlo

una nave per non più di uno/due giorni”. “I porti del futuro dovranno diventare degli hub energetici perché se dovranno accogliere navi che vanno in più modalità diverse dovrà essere forzatamente così. Gran parte delle opere del PNRR, al di fuori del nostro settore, erano già in cantiere ed erano già coperte. Sul tema marittimo, viceversa, si perde tempo prezioso perché Bruxelles ancora non ha detto se ci sarà l’aiuto di Stato o meno; spesso il mercato viene visto come un ostacolo, e invece dovrebbe essere ascoltato di più, anche per capire come gestire la transizione dopo il 2026”.

Per il Presidente di Confitarma Mattioli: “Dal punto di vista della sostenibilità i paesi del nord ci danno sempre grandi lezioni, per loro è una realtà da tempo. Sono partiti da una forte coinvolgimento, da una programmazione e da incentivi mirati per tutti. L’armatore è stato messo in una condizione di indifferenza economica e quindi quando i costi si equivalgono è normale che lo Stato ti obblighi a scegliere la soluzione green”. “Se posso fare una nota critico-costruttiva, abbiamo parlato di passeggeri, ro-ro e quant’altro, ma non abbiamo parlato delle merci che sono fondamentali per il nostro paese. La politica è vicina a quello che è visibile, come ad esempio i traghetti, che hanno ricevuto un aiuto di Stato, un premio di riduzione sul prezzo



Mario Mattioli

delle commesse. Lo shipping credo vada analizzato in maniera più ampia, voglio ricordare a tutti che la spaccatura rappresenta sempre un danno alle aziende associate e non all’associazione. Più ci spacciamo, meno contiamo, il mio è un appello all’unità”.

Pasqualino Monti, infine ha le idee molto chiare su quello che manca e servirebbe al nostro Paese: “Emerge un dato chiaro, che è che la mancata programmazione, oltre al tempo che ci vuole per la stesura di una legge e la sua emanazione, que-



Pasqualino Monti

sto rende tutto più complicato. Sul Cold ironing occorre dire che il nostro paese non ha mai curato una politica energetica, come le serviamo le banchine? Dove la prendiamo l’energia? Come vedete conosciamo i problemi, ma mancano l’elemento di coordinamento e la programmazione”. “Facciamo parte di un sistema nel quale gli armatori non sono presenti nel Comitato di gestione e non sono coinvolti. Sono scelte compiute nel 2016, e torniamo sempre a parlare di regole, ma chi fa sintesi la fa in maniera limitata. Le regole devono essere chiare e semplici e poi si sommano investimenti pubblici e privati, mettendoli a sistema. Il futuro sembra una dolce utopia, perché siamo abituati a ragionare con le urgenze e quindi decadono ragionamenti e programmazione. O si cambia o nel 2026 ci ritroveremo a discutere ancora delle stesse cose”. “Noi abbiamo un finanziamento da 60 milioni di euro per quattro accosti elettrificati. Il fabbisogno delle navi da crociera che potrebbero utilizzare l’infrastruttura sarebbe 32 megawatt, l’intera città di Palermo, da sola, ne consuma 180, come posso creare l’elettricità necessaria? Serve il dialogo tra tutti i soggetti interessati per creare una filiera virtuosa che porti a risultati concreti”, ha concluso il numero uno dell’AdSP del del Mare di Sicilia Occidentale.

Confitarma approva il bilancio 2021 ma mostra grande preoccupazione armando l'antipirateria

Il presidente Mattioli ha diretto i lavori dell'Assemblea tenutasi in video-conferenza. Attenzionati non solo l'impatto del Covid e della guerra russo-ucraina, ma anche la sicurezza (informatica e dai pirati) e gli effetti delle sanzioni.

Nel Golfo di Guinea la Brigata San Marco sventa un attacco simulato sulla Grande Cameroon di Grimaldi

Anche quest'anno si è tenuta in video-conferenza l'Assemblea della Confederazione Italiana Armatori, presieduta da Mario Mattioli, che ha approvato all'unanimità il Bilancio consuntivo e la Relazione del Consiglio per l'anno 2021.

Aperto i lavori il Presidente - a nome di Confitarma - ha espresso ad Emanuele Grimaldi i migliori auguri per il prossimo importante incarico che assumerà il 22 giugno prossimo quale Presidente dell'ICS International Chamber of Shipping: "siamo orgogliosi di questa nomina che porta per la prima volta un italiano al vertice dell'associazione degli armatori mondiali, un riconoscimento alla persona e all'azienda Grimaldi, ma anche all'operato di Confitarma e al ruolo dello shipping italiano che, nonostante le criticità di questi anni mantiene posizioni di grande rilievo nel ranking mondiale con una flotta giovane e tecnologicamente avanzata". Grato e lusingato per l'impegnativo incarico che assumerà in questo particolare momento in cui le sfide che la navigazione marittima deve affrontare sono veramente molte, Grimaldi ha aggiunto che "la principale preoccupazione non è rappresentata né dalla pandemia o dalla guerra in Ucraina; la vera e propria rivoluzione da affrontare è la rivoluzione in campo ambientale.

Su questo fronte posso confermare un forte impegno, convinti del fatto che per la transizione ecologica ed una concreta de-



Mattioli, Sisto e Giuliani

carbonizzazione, lo shipping deve puntare a diverse soluzioni a seconda delle diverse tipologie di navi" ha commentato l'armatore partenopeo.

Successivamente, le principali tematiche del settore sono state illustrate da: Mariella Amoretti, vice presidente con delega all'organizzazione interna e al bilancio; Carlo Cameli, presidente GT Porti e Infrastrutture; Cesare d'Amico, presidente del Gruppo di lavoro Cyber/Maritime security; Giacomo Gavarone, presidente GT Risorse umane e Relazioni industriali; Guido Grimaldi, presidente GT Transizione ecologica, tecnica navale, regolamen-

tazione, ricerca e Sviluppo; Beniamino Maltese, presidente del GT Finanza e diritto d'impresa; Lorenzo Maticena, presidente GT Trasporti e logistica corto raggio e autostrade del mare; Valeria Novella, vice presidente GT Trasporti e logistica internazionali, regolamentazioni e organismi internazionali e sicurezza; Barbara Visentini, consigliere confederale che coadiuva il vice Presidente Maltese per il marketing associativo e la comunicazione.

In assenza di Salvatore d'Amico, Presidente Gruppo Giovani Armatori e del GT Education e capitale umano, le atti- > 17



> 16

vità relative sono state illustrate dal vicepresidente Giovanni Cinque e quelle del GT dal segretario Leonardo Piliago.

In chiusura Mattioli - auspicando nell'evoluzione positiva dell'emergenza Covid e di poter tenere la

prossima Assemblea in presenza - ha sottolineato come l'attuale conflitto in Ucraina, oltre alla drammatica situazione umanitaria, sta creando gravi ripercussioni in generale sugli scambi commerciali e in particolare sui trasporti marittimi che risentono della situazione di incertezza venutasi a creare a seguito delle sanzioni che Unione Europea e Stati Uniti hanno imposto alla Russia, spesso basate su regole poco chiare, oltre al crescente fenomeno degli attacchi informatici.

Un altro capitolo alto nell'agenda degli armatori italiani è quello della pirateria, che mostra fenomeni di rigurgito.

La scorsa settimana nelle acque del Golfo di Guinea, si è svolta un'esercitazione antipirateria che ha coinvolto il mercantile di bandiera italiana Grande Cameroon del Gruppo Grimaldi (e la sede operativa di questo a Napoli), la fregata FREMM Luigi Rizzo della Marina Militare - partita dall'Italia lo scorso 24 febbraio e in procinto di lasciare l'area, ivi dislocata



ha evitato il concretizzarsi dell'attacco, assicurando protezione ravvicinata, supporto ed assistenza al mercantile minacciato. Il Golfo di Guinea è un'area di particolare interesse strategico ed economico per l'Italia, sia per i numerosi scambi commerciali con i Paesi della regione sia per l'approvvigionamento di risorse energetiche. Come è noto, l'Area del West Africa è interessata dalla recrudescenza del fenomeno della pirateria che minaccia i mercantili in transito, mettendo a rischio la vita degli equipaggi di bordo, oltre che a riverberare

gli effetti negativi sull'intera filiera commerciale. A causa dell'elevato numero di incidenti, le autorità italiane hanno deciso di aumentare il livello di sicurezza a bordo delle navi nazionali al MARSEC 2. Proprio per tali ragioni la Marina Militare, dal gennaio 2020, conduce nell'area un'operazione di presenza e sorveglianza, volta alla salvaguardia della libertà di navigazione, alla sicurezza e protezione dei mercantili lungo le principali linee di comunicazione marittime di vitale interesse per l'intera collettività e la stessa Comunità Internazionale.

In particolare, al fine di testare in caso di eventi di pirateria le procedure di allarme ed intervento nonché gli assetti operativi nel caso coinvolti, vengono frequentemente programmate specifiche esercitazioni per verificare i piani di sicurezza in vigore, le comunicazioni tra tutti i soggetti nazionali interessati e l'interazione operativa e tattica tra le unità della Marina Militare operanti nell'area ed il naviglio nazionale di volta in volta interessato.



nel quadro dell'operazione anti-pirateria Gabinia - Confitarma, la Centrale Operativa della Marina Militare (COMM) e il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), il Centro Operativo Nazionale Guardia Costiera (CONGUARCOST) nella sua funzione di IMRCC (Italian Maritime Rescue Coordination Centre).

Al largo delle coste ivoriane è stato simulato un tentativo di attacco al mercantile italiano da parte di un gruppo di pirati a bordo di una piccola imbarcazione, avviando, attraverso l'attivazione a bordo del previsto segnale di allarme (SSAS) ricevuto dalla IMRCC della Guardia Costiera in qualità di National Competent Authority per la Ship Security, la sequenza di allarme nazionale attivando CINCNAV e quindi l'intervento della FREMM.

L'Unità militare col proprio elicottero SH-90 e l'immissione a bordo di un team di security della Brigata Marina San Marco,



Il leader supremo iraniano difende il sequestro delle petroliere greche

Ali Khamenei ha riconosciuto la mossa sabato, dicendo che l'Iran si stava semplicemente riprendendo "proprietà rubate". Il ministero della navigazione greco ha fortemente consigliato ai suoi armatori di evitare le acque territoriali del Paese



L'Iran ha ufficialmente confermato la confisca di due petroliere greche nel Golfo Persico il mese scorso come rappresaglia per il ruolo della Grecia nel sequestro statunitense del greggio iraniano da una petroliera battente bandiera russa, come scrive Splash247.

Il leader supremo del paese, l'ayatollah Ali Khamenei, ha riconosciuto la mossa di sabato, dicendo che l'Iran si stava semplicemente riprendendo "proprietà rubate".

La Grecia che in precedenza aveva descritto gli atti come equivalenti alla pirateria, ha chiesto una mobilitazione globale per liberare le navi e i loro equipaggi, ma Khamenei ha respinto le accuse. "Chi è il pirata? Hai rubato il nostro olio, te lo abbiamo ritirato. Recuperare qualcosa che era stato rubato non è un atto di furto", ha detto.

Come azione di ritorsione al sequestro da parte di Atene della petroliera aframax Lana, precedentemente nota come Pegas, il Corpo delle Guardie della Rivoluzione

Islamica (IRGC) ha sequestrato due petroliere suezmax battenti bandiera greca, Delta Poseidon e Prudent Warrior, e ha avvertito che altre navi potrebbero essere prese di mira se "La Grecia continuerà i suoi giochi".

Il ministero della navigazione greco ha fortemente consigliato ai suoi armatori di evitare le acque territoriali iraniane durante l'attraversamento del Golfo Persico, dello Stretto di Hormuz e del Golfo di Oman.

Nel frattempo, si dice che l'equipaggio a bordo delle due petroliere sequestrate sia in buone condizioni di salute fisica e mentale e che siano in corso colloqui telefonici con le loro famiglie. "I capitani di entrambe le navi hanno confermato che tutti i membri dell'equipaggio stanno bene mentalmente e fisicamente, che le forze militari hanno agito nei loro confronti in modo appropriato e che non sono state segnalate lamentele", ha affermato l'Organizzazione marittima e portuale iraniana nella sua ultima dichiara-

zione.

Il servizio di monitoraggio [Tanker-Trackers.com](https://www.tanker-trackers.com) ha dichiarato in un post su Twitter venerdì che il Delta Poseidon è stato trasferito dall'isola di Larak in un punto al largo della costa nord-orientale dell'isola di Qeshm e che le due petroliere sono ora separate solo da un miglio nautico. "Ci aspettiamo che rimangano qui per tutta la durata della loro prigionia da parte dell'IRGC".

In Grecia oggi, Ioannis Plakiotakis, il ministro delle spedizioni della nazione, ha colpito le azioni dell'Iran. Intervendendo durante il keynote alla conferenza Posidonia di Capital Link, Plakiotakis ha descritto gli incassi della petroliera come "atti illegali contrari al diritto internazionale". La decisione di Teheran di prendere le due navi ha mostrato "mancanza di rispetto" alla comunità mondiale, ha affermato il ministro, aggiungendo che le conseguenze per il trasporto marittimo e il commercio mondiale saranno molto gravi.

‘Decreto Aiuti’: gli emendamenti proposti da Assiterminal

L’associazione chiede di estendere al 2022 (causa Ucraina e prezzi energia) le agevolazioni già previste lo scorso anno per i terminalisti, ovvero riduzione dei canoni e proroga delle concessioni in scadenza

di Francesco Bottino

Una nuova riduzione dei canoni per i terminalisti (anche in ragione delle performance intermodali), proroghe per le concessioni in scadenza e inserimento dei concessionari privati nella platea dei potenziali beneficiari delle agevolazioni previste per la creazione di comunità energetiche rinnovabili in ambito portuale.

Sono queste le principali proposte avanzate da Assiterminal al Parlamento (nello specifico ai membri delle Commissioni Bilancio, tesoro e programmazione e Bilancio della Camera) nell’ambito del processo di conversione in legge del cosiddetto Decreto Aiuti, ovvero il DL 50/2022 [pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 17 maggio scorso](#).

La prima proposta di emendamento formulata dall’associazione nazionale dei terminal operator riguarda l’articolo 9 del decreto, quello relativo alle comunità energetiche rinnovabili nei porti, che nella formulazione attuale individua soltanto le AdSP come soggetti promotori di queste iniziative e quindi beneficiari dei relativi incentivi.

Assiterminal chiede che siano aggiunte, al fianco delle authority, anche le imprese concessionarie di aree e banchine ai sensi dell’articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e dell’articolo 36 del Codice della Navigazione: in sostanza, l’organizzazione guidata da Luca Becce ritiene necessario prevedere espressamente tale possibilità anche per le imprese del settore portuale che ricadono nell’ambito di competenza delle stesse AdSP e “fisicamente presenti” in ragione di un legittimo atto di concessione di area e/o banchina, per facilitare l’avvio di iniziative congiunte e coordinate tra Autorità di Sistema e operatori privati o anche in consorzio tra più concessionari.

Altro tema di rilievo per la categoria è quello relativo al calo dei traffici e all’impatto economico della crisi ucraina e dell’impennata dei costi dell’energia: Assiterminal propone l’inserimento di un articolo 18 bis, tramite cui replicare anche per il 2022 le misure (nello specifico riduzione dei canoni demaniali da parte delle AdSP per i terminalisti che hanno registrato un calo del fatturato di almeno il 20% e proroga di 12 mesi delle concessioni



in scadenza tra il 31 gennaio 2022 e la data di promulgazione della legge di conversione del DL 50/2022) già previste per il 2021 con l’art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

Ragioni diverse (prima il Covid, ora la guerra in Ucraina, il costo dell’energia e la disruption della catena logistica) che richiedono però – secondo Assiterminal – misure di analogo tenore. Finalizzate, peraltro, anche a compensare il previsto impatto dell’aumento dei canoni disposto dal MIMS a fine 2021 per adeguare i valori all’aumento dell’inflazione.

L’associazione mira poi ad ottenere un’ulteriore riduzione dei canoni concessori per i terminalisti, da legarsi al raggiungimento di determinati obiettivi di traffico intermodale, da concordare (tenendo conto delle specificità dei singoli scali) tra Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) e le associazioni di categoria dei terminal operator maggiormente rappresentative (tra cui, evidentemente, la stessa Assiterminal).

A differenza, però, della norma proposta per la riduzione dei canoni in relazione al calo dei traffici, che dovrebbe basarsi solo su risorse proprie (avanzi di bilancio) delle authority e senza maggiori oneri per lo Stato, in questo caso il MIMS potrebbe essere chiamato ad attivare un fondo per coprire le minori entrate ottenute dalle AdSP a fronte di questo ulteriore ‘sconto’ applicato ai concessionari.

Con questa proposta Assiterminal mira a

rendere effettiva ed unitaria a livello nazionale l’incentivazione del traffico merci ferroviario introdotta dall’art. 47 comma 11-quater del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, dove il concreto effetto incentivante viene lasciato alla discrezionalità di ciascuna AdSP.



Sono italiani i primi due armatori al mondo per capacità nel settore ro-ro

Si tratta del gruppo Grimaldi e della Messina Line, che guidano sia la classifica stilata tenendo conto dei metri lineari, sia quella relativa alle tonnellate di portata lorda



Sono italiani i primi due armatori al mondo per capacità di trasporto nel settore ro-ro.

Si tratta del gruppo Grimaldi e della Messina Line (gruppo Ignazio Messina), che – secondo Dynaliner – guidano (rispettivamente al primo e secondo posto) la classifica delle shipping company stilata in base alla capacità della flotta di unità *roll on-roll of* convenzionali, sia tenendo conto dei metri lineari sia delle tonnellate di portata lorda.

Grimaldi opera infatti una flotta costituita da 37 navi di questa tipologia (Dynamar specifica che vengono prese in considerazione unità dotate di rampa impiegate in servizi deep sea e short sea, escludendo però quelle impiegate in servizi ferry e le vehicle carriers), con una capacità complessiva di 130.400 metri lineari (3.524 la capacità media di ogni singolo mezzo, 14 anni l'età media).

Segue Messina con 9 unità (età media 10 anni) che però hanno la più elevata capacità unitaria del ranking, ovvero 5.911 metri lineari, valore che consente alla flotta di raggiungere una capacità complessiva di 53.200 metri lineari.

Sul terzo gradino del podio si trova la giapponese NYK Bulk and Project Carriers, con 12 navi (età media 16 anni) per complessivi 32.600 metri lineari. Seguono, nella top 10, Transfennica (10 navi, 28.900 metri lineari); Bahri (6 navi, 21.000 metri lineari); Eastern Car Liner (6 navi, 12.300 metri lineari); Kyowa Shipping (7 navi, 11.200 metri lineari); Sea-Cargo (6 navi, 10.300 metri lineari); Wallenius SOL (3 navi; 7.000 metri lineari); Chun An (4 navi, 5.600 metri lineari).

Grimaldi, come detto, si trova al primo posto anche nella classifica dei 10 principali armatori del settore per *deadweight tonnage*,

con un valore complessivo 1,1 milioni di dwt. E anche in questo secondo ranking subito a seguire si trova Messina, le cui 9 navi totalizzano una capacità complessiva di 374.600 dwt.

F.B.

AUGUSTA DUE S.R.L.

MedNAV GROUP

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

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

THE MISSION:

SAFETY FIRST
CLIENT SATISFACTION
ENVIRONMENT RESPECT

Augusta Due S.r.l.
Viale Gorkha 14/A
00198 Roma (RM)

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

Washington autorizza Eni e Repsol a spedire greggio venezuelano in Europa

La deroga alle sanzioni concessa dall'amministrazione Biden per ridurre gli acquisti dalla Russia. I primi carichi dovrebbero partire a luglio



L'italiana Eni e la spagnola Repsol sono state autorizzate dal Governo USA ad esportare petrolio dal Venezuela all'Europa: i primi carichi potrebbero partire già a luglio.

Questa ipotesi, [prefigurata dai media internazionali nelle scorse settimane](#), sembra essere già diventata realtà, anche se con alcune limitazioni.

Secondo un'esclusiva dell'agenzia *Reuters* – che fa riferimento a 5 fonti confidenziali vicine al dossier – infatti, sia Eni sia Repsol avrebbero già ricevuto una lettera da Washington in cui si autorizza la spedizione di greggio venezuelano in Europa, derogando al regime sanzionatorio ancora in vigore nei confronti del Governo del Venezuela.

La ratio dell'amministrazione Biden è chiara: consentire al Vecchio Continente di diminuire gli acquisti dalla Russia (che oltre ad essere il principale fornitore di gas naturale, è una fonte di approvvigionamento importante anche per il petrolio) e contemporaneamente ridurre l'afflusso di greggio venezuelano in Cina, allentando quindi il legame tra il regime di Maduro e quello di Pechino.

Secondo le fonti delle *Reuters*, comunque, il numero di barili che Eni e Repsol potranno spedire in oltre Atlantico sarà limitato e non avrà effetti sul prezzo del barile a livello globale. Inoltre queste transazioni non forniranno un reale aiuto economico a Caracas e alla oil major nazionale PDVSA, poiché le perdite di petrolio dirette nel Vecchio Continente costituiranno una sorta di pagamento di debiti pregressi nei confronti delle due corporation europee, e quindi di fatto non porteranno risorse fresche nelle casse del gruppo statale venezuelano.

Ci saranno però dei limiti: il petrolio in arrivo dal Paese sudamericano, infatti, dovrà restare in Europa e non potrà essere riesportato al di fuori dell'UE.

Secondo la *Reuters*, PDVSA per giugno non ha in programma carichi destinati alle due aziende europee, che quindi presumibilmente potranno riattivare questo traffico a luglio.

Per due oil major che hanno ottenuto questo via libera da Washington, però, ce ne sono diverse altre le cui istanze di analogo tenore sono state respinte: si tratterebbe dell'americana Chevron, dell'indiana Oil

and Natural Gas Corp Ltd e della francese Maurel & Prom, che si sarebbero rivolte al Dipartimento di Stato e a quello del Tesoro degli USA per richiedere la stessa possibilità, ottenendo tuttavia una risposta negativa, almeno per il momento.

F.B.



Compleanno amaro per Hapag-Lloyd sanzionato negli Stati Uniti

La Federal Maritime Commission ha accertato una violazione delle norme *demurrage e detention*: il liner tedesco – che quest'anno compie 175 anni – dovrà versare 2 milioni di dollari nelle casse del Dipartimento del Tesoro USA

Ammonta a 2 milioni di dollari la cifra che Hapag-Lloyd dovrà versare nella casse del Dipartimento del Tesoro americano per far fronte a presunte violazioni relative a pratiche di 'detention' e 'demurrage'; notizia che arriva direttamente dall'organo che ha approvato la sanzione, la Federal Maritime Commission (FMC) americana, attraverso il proprio organo persecutorio, il Bureau of Enforcement (BOE).

“Per ripristinare la piena fiducia nel nostro sistema di trasporto marittimo, è necessaria una vigorosa applicazione delle regole FMC. In particolare, dobbiamo garantire che i potenti vettori marittimi rispettino lo Shipping Act quando trattano con importatori ed esportatori americani. Il caso che si è concluso oggi è solo una parte di uno sforzo in corso per indagare su qualsiasi condotta accusata di violare le regole FMC - e in particolare, la norma interpretativa sulle accuse di detention e demurrage” ha affermato il Presidente della FMC Daniel Maffei.

Il verdetto, arrivato l'8 di giugno, fa



seguito a una decisione iniziale del 22 aprile 2022 emessa dal giudice di diritto amministrativo (ALJ) della Commissione che ha ritenuto che la società tedesca avesse violato la legge “omettendo consapevolmente e volontariamente di stabilire, osservare e

far rispettare regolamenti e pratiche giuste e ragionevoli relativi o connessi alla ricezione, manipolazione, conservazione o consegna di beni, rifiutandosi irragionevolmente di rinunciare alle spese di detenzione, in violazione di 46 USC 41102 (c)”.

Hapag-Lloyd, una trasformazione lunga quasi 2 secoli

Da quando fu fondato nel 1847 da un gruppo di armatori e mercanti, il più importante liner tedesco di strada (anzi di acqua) ne ha fatta parecchia.

Nata come compagnia che offriva servizi di trasporto posta e passeggeri, in particolare di emigranti in Nord America, oggi Hapag-Lloyd è la quinta company globale attiva nel trasporto container e una società di logistica a tutto tondo.

“Il nostro anniversario dei 175 anni ci

riempie di orgoglio”, ha affermato Rolf Habben Jansen, CEO di Hapag-Lloyd AG. “Come per molte aziende di lunga data, anche la nostra storia è stata caratterizzata da continui cambiamenti e innovazioni. Hapag, che inizialmente solcò l'Atlantico con un solo veliero a partire dal 1848, oggi è diventata una società di logistica rinomata e attiva a livello internazionale che serve quasi tutti i principali porti del mondo”.

Le celebrazioni dell'anniversario andranno avanti tutto l'anno con una serie di attività.

“Hapag-Lloyd ha tutte le ragioni per festeggiare, ma anche per essere grato ai nostri oltre 14.000 dipendenti in tutto il mondo, ai nostri clienti, ai nostri azionisti e a tutti coloro che hanno svolto un ruolo nell'aiutarci a mantenere la rotta e superare con successo anche i momenti più difficili” ha aggiunto Jansen.



Perché affidarsi a una Holding

Oltre il just in time:
un supporto nel lungo periodo



rely on us

GUARDA IL VIDEO



Samag Holding Logistics è il partner logistico che gestisce una rete di Aziende specializzate nel perfezionamento della supply chain.

La Holding che genera risorse, strumenti e tecnologie.



Trafigura pubblica i risultati semestrali che mostrano un'altra grande performance in tempi difficili

Il gruppo, inoltre, sottolinea che “ha cessato tutti gli scambi di petrolio greggio con le organizzazioni russe sanzionate, prima che l’embargo di UE e Svizzera entrasse in vigore il 15 maggio 2022”

Il Gruppo Trafigura Pte. Ltd., leader di mercato nel settore globale delle materie prime, ha pubblicato oggi i risultati semestrali relativi al semestre terminato il 31 marzo 2022. I risultati mostrano un'altra grande performance in tempi estremamente difficili dei mercati globali caratterizzati da una maggiore volatilità, continue interruzioni della catena di approvvigionamento e, dal 24 febbraio 2022, anche dalla guerra in Ucraina, [risultati in aperta sintonia con quanto raccolto nel corso dell'anno passato](#).

Il Gruppo, peraltro tiene a sottolineare, in una nota stampa, che “ha cessato tutti gli scambi di petrolio greggio con le organizzazioni russe sanzionate, prima che le sanzioni dell’Unione Europea e della Svizzera entrassero in vigore il 15 maggio 2022, riducendo sostanzialmente il volume dei prodotti petroliferi dalle organizzazioni russe sanzionate per fornire esclusivamente combustibili essenziali richiesti dai clienti europei. Trafigura continuerà a rispettare integralmente tutti i successivi pacchetti sanzionatori applicabili. Inoltre, ha provveduto a congelare i suoi investimenti in Russia e ha annunciato una revisione della sua partecipazione passiva del dieci per cento, non operativa, in Vostok Oil, con l’intenzione di uscirne”.

“L'impronta aziendale globale e diversificata di Trafigura, la conoscenza del mercato e le relazioni con i clienti, le capacità logistiche e il solido bilancio sono state tutte testate in modo significativo. Queste qualità sono richieste più che mai dai nostri clienti anche durante i periodi di cambiamento sismico nei mercati delle materie prime e gli ultimi mesi non hanno fatto eccezione. Sono lieto di comunicare che Trafigura ha affrontato con successo queste sfide per ottenere un'altra forte performance commerciale e un profitto record per il periodo”, ha affermato Jeremy Weir, presidente esecutivo e amministratore delegato di Trafigura.

L'utile netto di Trafigura per il periodo è stato di 2,7 miliardi di dollari, con un aumento del 27% rispetto alla prima metà dell'anno finanziario 2021, con entrambi i principali segmenti operativi che hanno contribuito al risultato record. L'aumento



Jeremy Weir

dei prezzi medi delle materie prime e dei volumi scambiati ha generato un aumento del 73% dei ricavi a 170,6 miliardi di dollari. L'EBITDA sottostante è aumentato del 26% a 4,7 miliardi di dollari da 3,7 miliardi di dollari nella prima metà del 2021. “Le interruzioni del mercato hanno premiato le capacità logistiche e la conoscenza del mercato del Gruppo nell'aiutare i clienti a riordinare le loro catene di approvvigionamento. Di conseguenza, i volumi di scambio sono aumentati su tutta la linea. I volumi di petrolio e prodotti petroliferi sono aumentati del 14% rispetto alla prima metà del 2021, a una media di 7,3 milioni di barili al giorno, mentre i volumi di metalli non ferrosi sono cresciuti del 16% e i volumi di minerali sfusi del 13%.

Trafigura si è assicurata un maggiore accesso alla liquidità per tutto il semestre, per supportare l'aumento dei livelli di volatilità nei mercati globali, in particolare dopo lo scoppio della guerra in Ucraina. Le linee di credito totali hanno raggiunto il livello record di 73 miliardi di dollari, esclusa Puma Energy, da una rete di circa 140 istituzioni finanziarie, di cui 7 miliardi di dollari sono stati raccolti negli ultimi sei mesi. Gli impegni del Gruppo per la trasparenza, il coinvolgimento aperto con gli stakeholder e gli elevati standard di condotta etica e responsabile sono stati i prerequisiti per raggiungere questo successo e il sostegno del settore finanziario”, prosegue ancora la nota.

“L'ultimo periodo ha compreso una serie di transazioni chiave. Puma Energy, ora completamente consolidata all'interno del Gruppo dopo l'acquisizione dei suoi azionisti angolani, è stata razionalizzata sotto una nuova gestione, inclusa l'accordo sulla vendita delle sue attività infrastrutturali durante il periodo. Nel febbraio 2022 è stata completata la vendita della joint venture mineraria spagnola Minas de Aguas Tenidas (MATSA). Trafigura ha continuato a far crescere le sue attività di trading di energia, energie rinnovabili e carbonio e a investire in progetti a sostegno della transizione energetica. La joint venture Nala Renewables con IFM Investors, ha acquisito un ampio portafoglio di progetti solari in Cile e altri quattro progetti per costruire sistemi di accumulo di energia a batteria negli Stati Uniti. Il team in crescita del carbonio ha completato una transazione storica, investendo nel progetto di ripristino delle mangrovie Delta Blue Carbon su larga scala nel delta dell'Indo in Pakistan come fonte di ancoraggio di crediti di rimozione del carbonio di alta qualità”, fa sapere ancora la società con sede a Singapore.

“Attraverso la joint venture di Trafigura con H2 Energy, stanno progredendo i piani per costruire un elettrolizzatore di idrogeno verde da 1 GW in Danimarca per alimentare camion e altri trasporti terrestri pesanti. Inoltre, 250 stazioni di rifornimento al dettaglio di idrogeno verde sono in fase di sviluppo in Austria, Danimarca e Germania insieme a Phillips 66, proprietario di stazioni a marchio JET® in Europa. In Australia, è in corso uno studio per sviluppare un impianto di produzione di idrogeno verde su scala commerciale presso il sito di Port Pirie di Nystar e in Norvegia, Trafigura fa parte di un consorzio insieme a Hy2gen e Copenhagen Infrastructure Partners per produrre ammoniaca verde per il settore marittimo in un progetto che dovrebbe essere operativo nel 2027”, scrive ancora il Gruppo nel suo comunicato stampa.

Infine un ragionamento sulle prospettive future, sempre nel segno del consolidamento, nonostante lo scenario internazionale: “Nella seconda metà dell'anno > 25

> 24

finanziario, la mancanza di profondità disponibile nei mercati dei futures sulle materie prime sembra destinata a continuare a rappresentare una sfida per il settore, poiché l'accesso ridotto ai derivati per tutti i partecipanti a sua volta mette sotto pressione la capacità di muovere le merci fisiche. Ulteriori venti contrari includono continue turbolenze geopoliti-

che e prospettive macroeconomiche più impegnative in molti dei mercati chiave del Gruppo. Tuttavia, nella seconda metà dell'anno finanziario 2022 sono attese una solida redditività e una solida performance aziendale".

"Guardando al futuro, non vediamo tregua nelle difficili condizioni di mercato. Le catene di approvvigionamento globali

rimangono interrotte e la situazione geopolitica continuerà ad essere turbolenta. Tuttavia, Trafigura ha dimostrato ancora una volta che il suo business e la sua piattaforma globale sono resilienti e agili per adattarsi rapidamente alle difficili condizioni di mercato. Sono fiducioso che questo continuerà ad essere il caso per l'intero anno", ha concluso Jeremy Weir.

SPEDIZIONIERI

06/06/2022

AP Moller - Maersk acquisisce Senator International

L'intenzione del colosso danese è quella di continuare ad espandere i propri servizi oltre il trasporto marittimo, rafforzando il cargo aereo



AP Moller - Maersk ha annunciato il perfezionamento dell'acquisizione della società di spedizioni di merci con sede ad Amburgo Senator International, una delle principali al mondo, perché l'intenzione del gigante marittimo danese è quella di continuare a espandere i propri servizi in altre modalità di trasporto e in tutta la catena logistica. Senator porta in dote un'organizzazione forte e una rete di trasporto merci ben sviluppata che comprende voli controllati e partnership a lungo termine con le migliori compagnie aeree, una consolidata rete a carico completo di container (FCL) e a carico di container (LCL) e servizi specializzati come imballaggio, immagazzinamento e distribuzione nei cinque continenti. L'acquisizione, che era già stata annunciata per la prima volta a novembre, ha un valore di 644 milioni di dollari.

"Siamo lieti di accogliere il team di Senator nella nostra famiglia Maersk. In qualità di fornitore globale di logistica integrata, stiamo migliorando la nostra capacità di fornire soluzioni end-to-end ai nostri clienti. Con Senator a bordo, stiamo aumentando notevolmente la nostra capacità, rete e

know-how per il trasporto aereo di merci per soddisfare ancora meglio i nostri clienti", ha affermato Vincent Clerc, CEO di Ocean & Logistics di Maersk.

Maersk afferma, in una nota: "che negli ultimi due anni molti dei suoi clienti hanno richiesto mezzi alternativi di trasporto merci oltre al trasporto marittimo, un effetto a catena di congestioni diffuse e problemi di produzione derivanti da COVID-19". L'ambizione di Maersk è di avere circa un terzo del tonnellaggio aereo annuale trasportato all'interno della propria rete merci controllata, che sarà raggiunta attraverso una combinazione di aeromobili di proprietà e noleggiati. La capacità rimanente sarà fornita da vettori commerciali strategici e operatori di voli charter.

Nell'annunciare la sua intenzione di acquisire Senator International a novembre, Maersk aveva affermato che stava anche espandendo la propria flotta di aeromobili controllata con tre aerei cargo in leasing, che saranno operativi dal 2022, e l'acquisto di due nuovi aeromobili Boeing da schierare entro il 2024.

"Entrando in Maersk, i nostri clienti avran-

no accesso a un portafoglio più ampio di prodotti per le loro esigenze aziendali e forniranno loro un unico punto di contatto. È una combinazione perfetta e siamo davvero entusiasti del prossimo capitolo del nostro viaggio unito", ha affermato Tim-Oliver Kirschbaum, CEO di Senator International.



Tax and Corporate Advisory

M&A - Corporate Finance

Multifamily office & Wealth advisory

Tax services, accounting & payroll

Shipping & Logistics Specialists

GENOVA - MILANO - ROMA
 studiotcl@pkf-tclsquare.it
 www.studiotcl.com
 www.pkf.com

I camion turchi nel mirino del colosso marittimo e logistico danese

Ekol non smentisce l'indiscrezione che il titolare Mosul sta trattando per vendere l'attività di autotrasporto al gruppo DFDS. La società turca si decarbonizza e cambia brand diventando Ekol360

di Angelo Scorza

Uno stringato ma inequivocabile diniego alla richiesta di Ship2Shore di commentare l'indiscrezione che arriva dalla stampa turca che suona equivalente ad un'implicita ammissione che la trattativa è in corso, anzi in pista, trattandosi di mezzi di trasporto stradale: "Temiamo che al momento nessun commento ufficiale sia possibile" risponde all'istante dalla Polonia l'ufficio stampa di Ekol.

Il quotidiano *Dünya* (Mondo) una settimana fa ha scritto che la compagnia di navigazione (e gruppo logistico) danese DFDS sta rilevando la compagnia di trasporto internazionale su strada di Ekol, una delle principali società di logistica della Turchia. "Secondo le informazioni ricevute da fonti interne, le parti si sono strette la mano in linea di principio. Dopo le firme ufficiali e l'approvazione dell'Antitrust, la società Ekol International Road Transport, che rappresenta circa il 60% del fatturato del gruppo turco, entrerà a far parte di DFDS.

Una volta effettuata la transazione, Ekol prevede di trasferire le società di stoccaggio, distribuzione e tecnologia alla Fondazione Ekol. Il presidente del consiglio di amministrazione di Ekol Logistics Ahmet Mosul, che sognava da molti anni di lasciare l'azienda ai dipendenti, ha istituito l'anno scorso la Fondazione Ekol proprio per questo scopo" conclude *Dünya*.

Fondata nel 1990, Ekol è una società di logistica integrata che opera nei settori dei trasporti, della logistica contrattuale, del commercio estero, delle dogane e della gestione della catena di fornitura, ed ha uffici in 13 paesi (Turchia, Germania, Italia, Grecia, Francia, Ucraina, Romania, Ungheria, Spagna, Polonia, Cechia, Slovenia e Svezia).

Oltre al centro di distribuzione con area coperta di 1.000.000 metri quadrati, Ekol è tra i principali fornitori di logistica in Europa effettuando 52 treni blocco settimanali e disponendo di 7.500 veicoli per il trasporto intermodale. Il fatturato del gruppo turco nel 2021 è stato di 620 milioni di euro.

Con 10.000 dipendenti in 20 paesi, fondata nel 1866, DFDS (con sede a Copenaghen) è quotata al Nasdaq danese, ed effettua servizi intermodali in tutta Europa attraverso traghetti merci e camion.

Le due società operano in Italia e da dicembre 2018 svolgono congiuntamente un servizio di traghetti ro-ro fra il porto turco



Mosul

di Yalova (a sud di Istanbul) e Trieste.

In questi stessi giorni Ekol Logistics ha annunciato il potenziamento delle attività dedicate al commercio elettronico lanciando il nuovo brand Ekol360 sotto cui offre un servizio di logistica end-to-end personalizzato per ogni committente, con piattaforma online che consente ai consumatori finali di ordinare le merci. I principali clienti sono le PMI che intendono avviare attività di e-commerce e vogliono una soluzione chiavi in mano che comprenda il marketplace e la logistica.

Sottolineando che l'e-commerce in rapida crescita crea grandi opportunità per tutti i marchi locali e globali e in particolare per le istituzioni che sviluppano nuove tendenze durante il processo epidemico, il presidente del consiglio di amministrazione Ahmet Mosul ha dichiarato: "Coi nostri valori di innovazione, imprenditorialità e tecnologia, d'ora in poi offriremo ai clienti un'esperienza di e-commerce completa. Con il marchio creato per offrire le nostre soluzioni E2E tecnologiche, veloci, proattive e innovative con la nostra solida infrastruttura, avremo l'opportunità di aggiungere valore a Ekol e anche all'intero ecosistema di e-commerce. Grazie a Ekol360 espanderemo rapidamente la prospettiva dell'e-commerce all'interno, aumenteremo il valore e forniremo soluzioni di e-commerce end-to-end supportate da software, risorse interne e collaborazioni strategiche necessarie per i nostri partner attuali e potenziali, ovvero le PMI turche"

Di recente, accelerando investimenti rispettosi dell'ambiente con l'obiettivo di diventare un'azienda carbon neutral entro il 2050 - riducendo le emissioni assolute del 55% rispetto al 2020 e quelle create dai veicoli del 75% entro il 2030 - e dunque prevenire l'emissione di 658mila tonnellate di CO2 nell'atmosfera in 10 anni, Ekol ha avviato la realizzazione di una delle più grandi installazioni di pannelli su un unico tetto del settore con il progetto 'Lotus GES'. In linea con gli obiettivi carbon neutral del Green Agreement dell'Unione Europea, il gruppo turco ha commissionato il più grande investimento in una centrale solare (SPP) costruita su un unico tetto nel settore logistico.

Nella struttura ecologica nel primo anno verranno prodotti 6.200 megawattora di energia.

Ad oggi è stata completata l'installazione di pannelli solari su un'area di 40mila metri quadrati.



Maersk collegherà Vado Ligure e Port Said con un servizio shuttle

Secondo Dynaliners verrà impiegata una nave da 2.900 TEUs. Nel frattempo la 2M e CMA CGM modificano le rotazioni di alcuni servizi transatlantici che scalano l'Italia



SeaLand Europe & Med, shipping company dedicata ai servizi short-sea parte del gruppo Maersk, a partire dalla fine di giugno avvierà un nuovo servizio 'shuttle' tra il terminal Vado Gateway di Vado Ligure (controllato dal APM Terminals, anch'essa parte della corporation marittima danese) e Port Said, su cui verrà impiegata una singola unità da 2.900 TEUs.

Lo riferisce Dynaliners, secondo cui lo stesso armatore ha già avviato anche un altro nuovo servizio feeder, che mette in collegamento Port Said con l'Alto adriatico, e in particolare gli scali di Koper (Slovenia) e Rijeka (Croazia). Anche in questo caso, verrà impiegata una singola unità portacontainer.

Il report della società di analisi Dynamar registra alcune novità che interessano il Belpaese anche per quanto riguarda i traffici transatlantici. La 2M avrebbe infatti deciso – a causa della congestione che sta affliggendo molti porti a livello mondiale – di sospendere almeno temporaneamente alcune toccate del servizio Mediterraneo-East Coast USA (che Maersk chiama TA6 e che MSC chiama MedGulf). Nel dettaglio, verrebbero cancellate le toccate di Miami e di Sines in eastbound, e trasformate da settimanali a quindicinali le toccate di Sines in westbound, Barcellona e New Orleans. La nuova rotazione sarebbe quindi la seguente: Gioia Tauro, Napoli, La Spezia, Barcellona (ogni 2 settimane), Valencia, Algeciras, Sines (ogni 2 settimane), Freeport, Port Everglades, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans (ogni 2 settimane), Freeport, Algeciras e di nuovo Gioia Tauro.

Nel frattempo CMA CGM e la connazionale Marfret – sempre secondo Dynaliners – sarebbero intenzionate ad estendere il loro servizio congiunto tra Mediterraneo e Caraibi (MedCaribe/MedCar) inserendo alcuni scali sulla costa occidentale del Sud America, cancellando però le toccate di Houston, Veracruz e Colon (Manzanillo).

La nuova rotazione sarebbe quindi la seguente: Algeciras, Malta, Livorno, Genova, Marsiglia, Barcellona, Valencia, Pointe à Pitre, Fort de France,

Caucedo, Cartagena, Kingston (Bahamas), Buenaventura, Paita, Posorja, Guayaquil, Moin, Cartagena e di nuovo to Algeciras.

F.B.




MOVIMENTAZIONI INDUSTRIALI

SOLLEVAMENTI INDUSTRIALI

TRASPORTI ECCEZIONALI



Via dello Stagnino, 6/8
48125 Roncalceci (RA)
Tel. +39 0544 569611
Fax. +39 0544 569696



Via dell'Elettricità, 39
30175 Marghera (VE)
Tel. +39 041 931703 / +39 041 926956
Fax +39 041 931634

Email: info@ctstrasporti.it  www.ctstrasporti.it

La comunità di Savona Vado tutta stretta intorno ai suoi 'cari vecchi' rimorchiatori

Celebrati al Palacrociera i 100 (+3) anni della storica compagnia marittima Carmelo Noli, da (quasi) 20 anni appannaggio del gruppo napoletano Scafi (Cafiero – Visco)

Dal nostro inviato
Angelo Scorza

Savona – All'accogliente Palacrociera c'erano praticamente tutti gli stakeholders (settoriali ma anche istituzionali) del passato, del presente ed anche del futuro che hanno contribuito, con le loro iniziative spesso condivise e molto coese – a dimostrazione di una comunità marittimo-portuale unita come quella di Savona Vado – a celebrare il secolo (abbondante) di attività della blasonata compagnia marittima Carmelo Noli Srl.

Un pezzo ultracentenario di storia del porto ligure che oggi, da (quasi) 20 anni, è appannaggio del gruppo napoletano Scafi (Cafiero – Visco), capace di rilevarla nel 2003 dalla cordata di imprenditori locali Piaggio-Tarò-Noli-Novella (ultimi amministratori furono Giuseppe Noli e Giampaolo Novella) che ne erano proprietari, infondendo la propria expertise di operatori 'scafati' (mai termine potrebbe essere più calzante...) nell'attività di rimorchio (in patria ed all'estero) su quello spesso substrato di competenza e dimestichezza territoriale creato dai fondatori.

Un mix di buoni ingredienti da cui scaturisce una vicenda di reale successo di un business mai facile come è quello – circostanza comune agli altri due pilastri dei servizi tecnico-nautici, ovvero l'ormeggio e il pilotaggio – di chi assicura costantemente la sicurezza nei porti supportando l'approdo delle navi di diverse tipologie.

Questo, in sintesi, il messaggio che ha recato nel corso di un lun-



Paolo Visco

go discorso al centinaio abbondante di ospiti alla festa - sobria ma vissuta con partecipazione intensa - Paolo Visco, Amministratore Delegato della società di rimorchio savonese, sotto gli occhi vigili dei genitori proprietari Bruna Cafiero e Franco Visco, definendo la stella rossa interposta tra le lettere S ed N del logo aziendale come "ormai parte dello skyline savonese".

Ripercorrendo la storia di un'azienda nata nel lontano 1919 per gli sbarchi e imbarchi di prodotti fossili – allora il carbone era il pane quotidiano del bacino portuale savonese – per conto dell'ILVA con chiatte e rimorchiatori, per poi concentrarsi su quest'ultima attività, l'imprenditore napoletano (che come il padre condivide una laurea in Fisica) ha fatto capire all'attenta platea quanto sia importante il senso di appartenenza alla società e il lavoro di squadra, che si esplica anche nel legame con le altre 'società sorelle' parte della costellazione Scafi, attive anche a La Spezia (in passato pure a Gioia Tauro), Panama, [Croazia](#) e [Marocco](#).

Inappuntabile, come sempre, nel suo ruolo naturale di 'Master of Ceremony', Umberto Masucci – il quale, tra gli altri ruoli ufficiali (FPH Holding Portuale, Marinter, Propeller Club), è anche parte attiva nell'organigramma dirigenziale di Scafi – ha poi chiamato a testimoniare molti di coloro che sono o sono stati interlocutori della Carmelo Noli.

L'imprenditore multitask Gerardo Ghiliotto, all'epoca presidente di Isomar, l'associazione degli agenti marittimi e spedizionieri, ha ricordato come "tutti insieme appassionatamente" mettendosi intorno ad un tavolo si siano risolte, con soddisfazione collettiva, problematiche relative a dicotomie tariffarie tra i bacini di Savona e di Vado Ligure.

Il Com. Pietro Giglio, Presidente del Propeller Club del Porto di Savona, ha definito la società "fiore all'occhiello del nostro porto".

L'agente marittimo Fabio Pollero, della Saidelli (Gruppo Fratelli Cosulich), ha ricordato i "due colpi di fortuna di lavorare con una famiglia di amici e di una proprietà molto professionale".

È stato di Rino Canavese, 'vecchia volpe' delle banchine savonesi, che – da piemontese – conosce a menadito meglio di molti autoctoni, frequentandole dal lontano 1° luglio 1976, e lucidissimo nei ricordi puntuali, a dare una bella pennellata sull'ul- > 29



Masucci e Ghiliotto

> 28

timo mezzo secolo di storia portuale.

“Che trasformazione vediamo oggi rispetto a quello scalo! A volte le evoluzioni arrivano per fatti episodici come l’arrivo il 1° novembre 1996 della Costa Crociere; chi avrebbe mai scommesso allora in un radicamento della prima compagnia di crociere dell’Europa in un porto che stava già vivendo il tramonto della società Funivie e del traffico di carbone su cui si reggeva da sempre?” chiede colui che, da secondo presidente dell’Autorità Portuale (allora sita in Via Gramsci) dopo il predecessore Beppe Sciutto, fu l’artefice di quell’incredibile ‘colpo di mano’ ai danni di una Genova troppo presuntuosa e disattenta?

Un’intuizione di gran successo poi replicata con la Corsica Sardinia Ferries insediatisi a Vado.

“Allora non c’era certo la odierna piattaforma multipurpose; ma il take over da parte di Scafi ci ha salvato da quella pessima abitudine di unificare i porti...” chiude con una vena polemica Canavese.

Sfilano poi sul palco altri personaggi di rilievo del passato e del presente, sia di settore marittimo portuale che sul fronte delle



Cafiero



Masucci e Canavese

istituzioni: dal Segretario Generale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Piacenza, in carica da un anno esatto, in sostituzione del convalescente Presidente, Paolo Emilio Signorini, al Comandante della locale Capitaneria di Porto – Guardia Costiera, Giulio Piroddi, in servizio dal febbraio 2022, in vece del Comandante Sergio Liardo.

E poi i due sindaci di ‘pertinenza’: dalla sempre sfavillante, nei suoi interventi mirati (e non solo), Monica Giuliano, primo > 30





> 29

cittadino di Vado Ligure, al collega di Savona, Marco Russo, che nei suoi primi sei mesi dall'insediamento dimostra di essersi ben calato nei panni del ruolo che ricopre, riservando sempre un occhio di riguardo alla portualità.

A seguire il Presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Oliveri, eletto nell'ottobre 2018, l'Assessore Regionale alla Protezione Civile, Giacomo Giampredrone, e il Questore di Savona, Alessandra Simone.

Tra il pubblico, ma chiamati sul palcoscenico per un saluto – e per ritirare un piatto commemorativo del centenario 1919-2019 prodotto dalle rinomate fucine artigianali di Albisola – anche il rappresentante nel Comitato di Gestione Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Prof. Andrea La Mattina; il rappresentante sindacale Mimmo Borriello; i due past president dell'Autorità Portuale di Savona Vado, Sandro Becce e Gianluigi Miazza; l'amministratore delegato di APM Terminal Vado Gateway, Paolo Cornetto e, a sorpresa, perfino – udite udite! – il Direttore di Ship2Shore.

Gran finale con tutti i dipendenti della Carmelo Noli e qualcuno del Gruppo Scaff, coordinati dal [Direttore Generale, Luca Agostinelli](#), a stringersi attorno al triumvirato della proprietà Bruna Cafiero, Franco Visco e Paolo Visco, per una degna conclusione di una magnifica serata.

La festa si è svolta nel 2022, tre anni dopo la caduta effettiva del centenario aziendale (2019), al riparo dalle scorie del Covid – che ne avevano rimandato la programmazione – e soprattutto sulle ali dell'entusiasmo del rinnovo, per altri 15 anni, della concessione per esercire l'attività di rimorchio portuale [arrivata in chiusura di 2021](#), così da dare maggior respiro e serenità a tutti. Il rinnovo della concessione, per un costo annuo del servizio pari a 7 milioni di euro e durata di 15 anni, ha visto prevalere l'affidataria nei confronti della società danese Em. Z. Svitzer A/S.



Agostinelli, Scorza, Cornetto, Becce e Solinas

(Gruppo AP Moller Maersk). Nella circostanza la Capitaneria di Porto di Savona, dopo quasi un anno di istruttoria, era risultata la prima Autorità Marittima italiana a stipulare la concessione di rimorchio, in accordo con la normativa del Codice dei Contratti Pubblici, che ha radicalmente innovato le modalità di aggiudicazione di questi contratti.

Il servizio di rimorchio, secondo la concessione, viene esercitato con 5 rimorchiatori ASD Azimut Stern Drive di cui 4 di prima linea e 1 di seconda linea, con elevate prestazioni in termini di potenza di tiro a punto fisso e muniti delle più innovative dotazioni antincendio e antinquamento.

Per fare fronte alle nuove tipologie di navi, questi rimorchiatori hanno l'albero abbattibile che assicura l'idoneo gradiente di sicurezza durante le fasi di ormeggio delle navi da crociera.

La Carmelo Noli gioca da sempre un ruolo fondamentale a Savona, essendo titolare della concessione di rimorchio nel Porto di Savona e Vado Ligure sin dai primi anni del XX secolo.

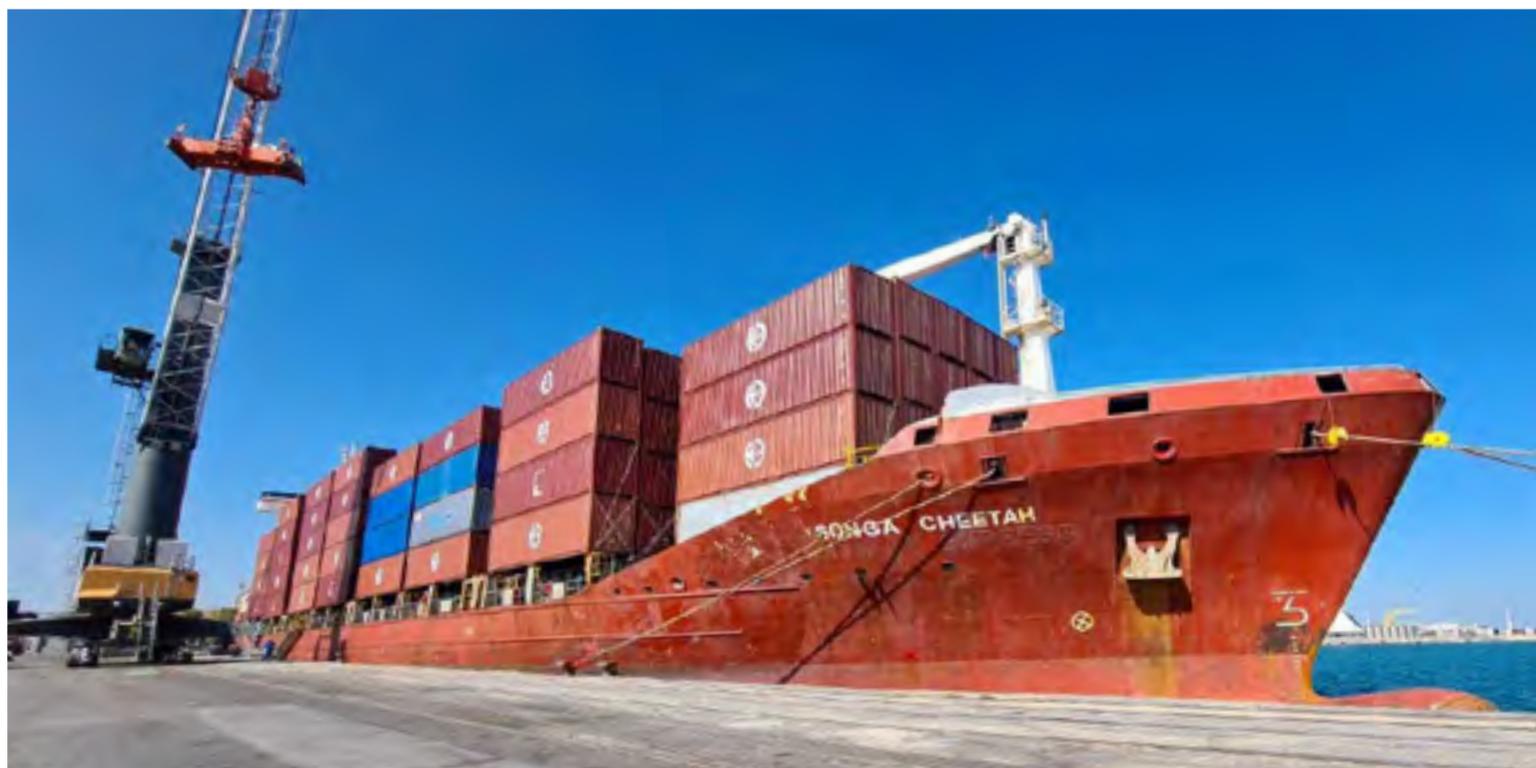
La società ha iniziato ad operare con rimorchiatori di proprietà nel 1910 e nonostante la perdita di 2 unità durante la seconda guerra mondiale, ha sempre perseguito una politica di investimento e di innovazione, che l'ha portata già negli anni '90 a dotarsi di rimorchiatori di tipo azimutale e ad avere una flotta di 6 rimorchiatori.

La Carmelo Noli, con sede in Piazza Rebagliati, nel corso degli anni ha ottenuto le certificazioni ISO 9001, per il sistema di gestione della qualità, ISO 14001, per il sistema di gestione ambientale, e OHSAS 18001, per il sistema di gestione della salute e sicurezza sul luogo di lavoro.



RIF Line testa un altro porto: scalo spot per la Songa Cheetah a Bari

La portacontainer in gestione a Kalypso, compagnia di navigazione creata dal gruppo logistico laziale a fine 2021, è impegnata sulla rotta Italia-Bangladesh



Scalo spot nel porto di Bari per la Songa Cheetah, portacontainer in gestione alla compagnia di navigazione Kalypso, società costituita a fine dicembre da RIF Line, gruppo di logistica internazionale guidato da Francesco Isola, per offrire ai propri clienti un trasporto 'box' via mare sulle rotte tra Italia e Asia (in particolare tra Italia, Cina e Bangladesh).

La containership, costruita nel 2008 e che naviga attualmente sotto bandiera della Liberia e proveniente dal porto di Ravenna, ha effettuato un approdo sperimentale in Puglia per sbarcare un

carico di 70 contenitori.

Ad occuparsi delle operazioni di carico e scarico nello scalo barese è stata l'IPM Impresa Portuale Metropolitana SpA mentre l'agenzia di riferimento è stata la Dolphins Shipping & Forwarding Agency.

“Il nostro obiettivo – fa sapere l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale - è rinforzare la sinergia con la compagnia affinché possa sceglierci per altri approdi programmati. Il vantaggio del servizio diretto è enorme”.

Il transit time è effettivamente ridotto al minimo: non sono previsti infatti trasbordi o tappe intermedie e così, in 18-20 giorni, la merce dal Bangladesh arriva in Italia impiegando circa la metà del tempo necessario ad una compagnia che effettua il viaggio tradizionale.

Il servizio, secondo RIF Line, può essere sfruttato dalle aziende attive nei settori tessili e dell'abbigliamento che, grazie a tempi di percorrenza minori, possono sviluppare commerci in nuovi mercati per potenziare gli scambi e ottimizzare la logistica dei trasporti.

SongaCheetah, lunga 148 metri e con una capacità di 1.100 TEUs, è la più piccola, in termini di TEUs trasportabili, dell'intera flotta di Kalypso, ed altri non è che la ex Iberian Express con cui la società [inizìò l'attività armatoriale nel settembre 2021](#). Le altre 3 navi in gestione alla società con sede a Genova e guidata dal general manager Franco Rondini sono: Cape Flores, unità da 1.200 TEUs battente bandiera di Gibilterra; Green Ocean, nave da 1.809 TEUs battente bandiera di Singapore e la Julius, portacontainer da 1.368 TEUs battente bandiera di Antigua e Barbuda.



PALUMBO GROUP

- Ship division
- Yacht division
- Representative Offices



SHIPYARDS IN THE HEART OF THE MEDITERRANEAN AND BEYOND



FACILITIES	LENGTH	BREADTH	DRAFT
NAPLES - Ercolino Floating Dock	75	14.8	4.3
NAPLES - Palumbo Floating Dock	120	25	4.6
MESSINA - Graving Dock n°1	268	36(38)	
MALTA - Craving Dock n°2	164	28.5(38.4)	8.8
MALTA - Craving Covered Dock n°3	144	23(31.7)	8.8
MALTA - Craving Dock n°4	262	40	8.5
MALTA - Craving Dock n°5	216	27.4(35)	8.5
MALTA - Craving Dock n°6	362	62	9.3
MALTA - Craving Dock n°7	98	35	3.4
MALTA - Travel lift 430T.			
MARSEILLE - Ercolino II Floating Dock	40	12.5(18)	2.8
MARSEILLE - Craving Dock n°3	100	16	5.9/5.2
MARSEILLE - Craving Dock n°4	85	16.5	5.9/4.9
MARSEILLE - Craving Dock n°5	125	16.5	6.5/5.6
MARSEILLE - Craving Dock n°6	125	16	6.5/5.6
ANCONA - Syncrolift 3300T.			
ANCONA - Travel lift 560T.			
RIJEKA - Dock R1 38 Floating Dock	154.5	24	5.3
RIJEKA - Dock 5 Floating Dock	201.5	33.8	8.2
RIJEKA - Dock T1 Floating Dock	260.7	53	9.2

FLC presenta il Quaderno 30 e prospetta lo scenario di un nuovo modello di sviluppo basato su 'economia circolare' e 'logistica sostenibile'

Secondo il presidente Marciani “il cambiamento non è più rimandabile e può aprire opportunità importanti per l'Italia”. Decisivo, per l'analista Giuricin, sarà “investire sul ruolo dei porti puntando sull'intermodalità”



di Marco Valentini

Roma - Possiamo ancora permetterci il modello economico e di sviluppo che negli ultimi decenni è stato dominante?

Questo interrogativo, già da diverso tempo, non è più un tabù e non è circoscritto ad ambienti e think tank che guardano con scetticismo al liberismo.

Il tema è diventato di sempre più stringente attualità, dal momento in cui si è preso coscienza, anche al più alto livello di istituzioni nazionali e sovranazionali, del fatto che l'incentivo a una transizione ecologica in grado di promuovere la sostenibilità ambientale non è più rimandabile. La pandemia prima e il conflitto in Ucraina poi, con le conseguenze e gli shock socio-economici causati, hanno infine costretto i governi a inerire al primo posto in agenda lo studio di nuove misure che

ristrutturino i modelli di crescita e di approvvigionamento energetico.

In discussione c'è la stessa globalizzazione, per come la conosciamo ora, e si parla di reshoring e regionalizzazione come di fenomeni i cui effetti vedremo in un prossimo futuro.

Intercettando con tempismo questa fase di cambiamento che si preannuncia epocale, il Freight Leaders Council (FLC), associazione che si occupa di logistica sostenibile dal 1991, ha presentato a Roma presso la splendida sede di Confitarma a Palazzo Colonna (ospiti di Luca Sisto, direttore generale della storica associazione degli armatori italiani) il Quaderno 30, intitolato “Economia circolare e logistica sostenibile”.

A illustrare l'ultimo lavoro, pubblicato con cadenza annuale dal *think tank*, è stato il presidente Massimo Marciani, che

ha esordito partendo da un dato statistico per esporre la tesi dello studio: “Nel 1600 nel mondo vivevano 580 milioni di persone e siamo diventati 1 miliardo nel 1800. Il che significa che in due secoli è raddoppiata la popolazione. Il tempo impiegato per assistere allo stesso processo, da quel momento, si è sempre più ridotto. Eravamo 2 miliardi già nel 1920, poi 4 nel 1980 e proprio lo scorso maggio abbiamo raggiunto gli 8 miliardi di abitanti nel pianeta”, ha spiegato Marciani proseguendo con il constatare che, “l'economia che reggeva la società del XVII secolo era di tipo triangolare e lineare: si estraevano le materie prime nei Paesi sottosviluppati, si portavano a Est o a Ovest dove si trasformavano, e poi si riportavano i prodotti nei luoghi di consumo. Attualmente abbiamo lo stesso modello economico ed è diventato manifestamente insostenibile. > 34

> 33

Poteva funzionare quando eravamo 580 milioni, non ora se vogliamo che tutti gli 8 miliardi di persone abbiano le stesse possibilità di accedere alle risorse di questo pianeta. L'unica soluzione per garantire ciò, è l'economia circolare”.

Per spiegare in maniera ancora più incisiva il concetto, il numero uno di FLC ha poi citato una frase dell'ex presidente del Parlamento europeo, recentemente scomparso, Davide Sassoli: “Abbiamo capito, insomma, che non è accettabile un'economia senza morale, uno sviluppo senza giustizia, una crescita a scapito delle nuove generazioni”.

Questo cambiamento di paradigma potrebbe portare dei vantaggi al nostro Paese, privo di materie prime e costretto a importarle?

Secondo il presidente di FLC sì: “In un sistema economico circolare, l'Italia potrebbe giocare un ruolo fondamentale,



Marciani

valorizzando i suoi porti e la logistica. Se ho un prodotto e lo posso riciclare e riutilizzare, recuperando e trasformando al contempo le materie prime, non ho più bisogno di andarle a riacquistare. Questo passaggio renderebbe la logistica il fattore abilitante, attribuendole un'importanza chiave. Si risolverebbe poi, ad esempio, il problema dei container che vengono restituiti vuoti dai Paesi di consumo a quelli di origine. Come italiani siamo poco capaci di sviluppare una pianificazione in tempi relativamente tranquilli. Allo stesso tempo, però, quando siamo con l'acqua alla gola sappiamo dare il massimo. La fase che stiamo vivendo ci impone di prendere decisioni epocali e sono convinto che dimostreremo l'abilità necessaria per poter sviluppare un sistema nuovo”.

Per ottenere determinati risultati e per non subire in maniera passiva il processo di cambiamento che, comunque, investirà il sistema della logistica, secondo



Giuricin

quanto emerge dallo studio proposto nel Quaderno 30, sarà necessario creare un ecosistema con le aziende di produzione, per fare in modo che la considerino parte integrante e fondamentale del loro bene e del loro servizio.

Come ha sottolineato il numero uno di FLC, “la grande sfida che abbiamo di fronte è quella di far comprendere l'importanza della cultura logistica. E questa è una partita che, purtroppo, non prevede tempi supplementari o calci di rigore. Se non saremo in grado di fare questo salto di qualità nel brevissimo termine, il sistema collasserà perché arriveremo a un punto in cui le industrie avranno i prodotti ma non riusciranno a distribuirli”.

A dimostrazione di quanto il tema venga percepito come strategico anche dal governo, c'è anche il fatto che a illustrare, nella prefazione al Quaderno, le caratteristiche della logistica sostenibile è stato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini.

“In sintesi un sistema logistico resiliente ai cambiamenti climatici dovrebbe avere queste caratteristiche: garantire le consegne nonostante gli imprevisti, con priorità alla sicurezza rispetto alla tempestività; attuare una regionalizzazione dell'attività economica, con hub regionali collocati in territori sicuri dal punto di vista climatico; organizzare distanze di trasporto più brevi con volumi inferiori; migliorare la resilienza della catena di approvvigionamento, con capacità di spostare rapidamente le merci da una modalità di trasporto all'altra in caso di emergenza; trasformare gli attuali processi di consegna just-in-time, con la costituzione di magazzini vicini al produttore. Le indicazioni del Quaderno per una 'logistica collaborativa' nella prospettiva dell'economia circolare, che intrecci competizione e cooperazione tra gli operatori logistici, sono contributi molto utili per costruire un settore logistico più forte, più resiliente e più sostenibile” ha scritto Giovannini. E, tanto per chiarire che la logistica sostenibile non è presente soltanto nel mondo delle idee, durante il convegno, sono state citate alcune realtà di successo e già con-

solidate.

Ad esempio, negli Stati Uniti la piattaforma dell'impresa sociale TerraCycle, con partner come Nestlé, Unilever e PepsiCo, consente ai clienti di ordinare prodotti che vengono spediti in imballaggi riutilizzabili fino a cento volte.

Passando da Ovest a Est, in Cina, per la precisione a Xiongan, dal 2019 sono in servizio veicoli automatizzati per le consegne condivise dell'ultimo miglio. E ancora, il Manbang Group ha riunito oltre 5 dei 7 milioni di camionisti cinesi in una sorta di 'Uber dell'autotrasporto' per utilizzare al massimo i vani di carico e risparmiare energia. Venendo al nostro Paese, la start up marchigiana Edilmag ha realizzato il primo magazzino virtuale condiviso per l'edilizia: merci, strumenti e scarti di lavorazione vengono fotografati, inseriti in un inventario on line, geolocalizzati e messi a disposizione delle altre imprese edili. Un altro caso di successo italiano è la CPR, azienda leader nel noleggio di cassette riutilizzabili a sponde abbattibili e di pallet che, in pochi anni, ha prodotto significativi risultati in termini di impatto ambientale.

Hanno preso parte al dibattito Andrea Giuricin, economista di UNIMIB e Ceo di TRA consulting; Francesco Benevolo,



Benevolo

docente di Economia dei Trasporti all'Università Europea di Roma; e Giuseppe Napoli, ricercatore del CNR.

Nel suo intervento Giuricin ha sottolineato che “la competitività di un Paese va di pari passo con quella del suo sistema di logistica. In Italia bisogna investire sull'intermodalità, perché soltanto un sistema ferroviario ben integrato ai porti può favorire una maggiore efficienza. In questo senso, non potendo pretendere un collegamento fino all'ultimo miglio, giocano un ruolo altrettanto fondamentale gli interporti. Dobbiamo constatare che, comunque, il numero di container che viaggiano su nave è comunque mag- > 35

> 34

giore rispetto alla movimentazione degli stessi che avviene via terra. Ad esempio, attraverso la famosa Via della seta, andando a vedere le statistiche relative al 2020/2021, è transitato un numero di container limitato, se paragonato a quello via mare”.



Napoli

Benevolo si è, invece, concentrato più in generale sulle problematicità che porta con sé il nuovo scenario economico globale, caratterizzato da diverse discontinuità da affrontare tutte contemporaneamente. “Se in passato, in un sistema lineare, ci trovavamo ad affrontare un cambiamento alla volta passando attraverso fasi che si potevano definire ‘new normal’, ora viviamo una fase che potremmo chiamare ‘never normal’. La digitalizzazione, la transizione ecologica, la rivoluzione del sistema dei trasporti e il *reshoring*, sono innovazioni che si sovrappongono e da cui verrà fuori un mondo che per ora non è immaginabile nei suoi contorni ben delineati. Stiamo assistendo sempre di più, poi, a un fenomeno come quello della sharing economy, che prevede il passaggio dall’acquisto della proprietà a quello dei servizi. Se negli anni 60’ la busta paga se ne andava per pagare le rate, oggi vale lo stesso per gli abbonamenti. Anche dal punto di vista energetico, l’investimento sull’idrogeno porterà con sé cambiamenti stratosferici”. E proprio legato, in particolare, al tema dell’idrogeno è stato l’intervento di Napo-



Sisto

li, il quale ha sostenuto che “non deve essere visto come la panacea di tutti i mali, ma risulta senz’altro vincente, rispetto ad altre fonti energetiche, in tutti quei casi in cui è necessario avere lunghe autonomie dei mezzi e bassi tempi di ricarica. Il traguardo da questo punto di vista si potrà dire raggiunto con l’utilizzo di idrogeno verde, ma quello blu potrebbe rappresentare lo step intermedio utile per abilitare la tecnologia. Da scartare, invece, l’ipotesi di utilizzo di quello grigio”.

RO-RO

07/06/2022

Finnlines completa il suo ‘triple’ di ro-ro ibridi

La shipping company scandinava del gruppo Grimaldi ha preso in consegna da Jinling la Finneco III, terza e ultima unità delle serie Eco

Non c’è due senza tre, anche per Finnlines. Dopo aver preso in consegna la [Finneco I](#) e la [Finneco II](#) nei mesi scorsi, la shipping company scandinava – parte del gruppo Grimaldi – ha infatti ricevuto dal cantiere cinese China Merchants Jinling Shipyard anche la Finneco III, terza e ultima unità della serie di ro-ro ibridi di classe Eco realizzati dal costruttore asiatico.

La nuova nave, lunga 238 metri e dotata di una capacità di carico di 5.800 metri lineari, come le sue gemelle è in grado di trasportare 400 trailer, il 40% in più rispetto alle attuali unità operate da Finnlines. Così come le unità GG5G di Grimaldi Lines, i ro-ro Finneco sono inoltre dotati di un sistema di batterie che si ricaricano durante la navigazione e consentono di azzerare le emissioni nelle soste in porto.

Queste tre newbuilding fanno parte del Newbuilding Programme da 500 milioni di euro avviato dalla controllata di Grimaldi, che comprende anche la costruzione di due traghetti ro-pax di serie Superstar Finnsirius e Finncanopus (affidata anch’essa a Jinling), in consegna nel 2023.

“La consegna della Finneco III segna un passaggio fondamentale nel Newbuilding Programme di Finnlines. Siamo felici di accogliere queste tre navi nella nostra flotta” ha commentato Emanuele Grimaldi, Presidente di Finnlines e Amministratore

delegato del gruppo Grimaldi.

“Attraverso una serie di ambiziosi investimenti, saremo in grado di mettere a disposizione dei nostri clienti non solo economie di scala e maggiori frequenze operative, ma anche un’infrastruttura di trasporto efficiente e sostenibile nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nella Baia di Biscay”.



In nave come in vela: accordo DNV-Saronic Ferries per lo sviluppo di un traghetto elettrico

Ad Atene, in occasione di Posidonia 2022, le due aziende hanno firmato un MoU per lo sviluppo di una unità navale a batteria, da impiegare sul corto raggio come traghetto passeggeri nel Mare Egeo

di Andrea Barbieri Carones

Alla Posidonia International Shipping Exhibition 2022, in corso ad Atene, all'ombra dei riflettori e degli stand, la società di classificazione norvegese DNV ha firmato un memorandum d'intesa con Saronic Ferries, finalizzato allo sviluppo di un traghetto elettrico da utilizzare su rotte passeggeri di breve raggio per collegare porti greci nella zona di Argosaronikos, isola antistante il Pireo.

Quello dei traghetti elettrici o ibridi è un settore in piena espansione.

Non solo in Grecia ma anche in paesi come la Norvegia, dove delle unità hanno iniziato a prestare servizio delle fredde acque del Mare del nord. Sempre su rotte brevi o brevissime. Ovunque si sia testata questa tecnologia, i risultati sono stati incoraggianti soprattutto su rotte fisse e cadenzate.

I vantaggi sono già ampiamente emersi: zero (o basse, a seconda della propulsione) emissioni di CO₂, riduzione (per non dire scomparsa) del rumore dei motori e forte riduzione delle vibrazioni provocate dai giganteschi motori a scoppio. Tutto ciò a vantaggio delle norme sempre più severe in ambito portuale.

“Gestiamo la più grande flotta nelle isole Saroniche, che si trovano a poche miglia dal porto del Pireo, il più grande porto della Grecia, dove la decarbonizzazione conta di più”, ha affermato Joseph Lefakis, partner di Saronic Ferries. “Il nostro obiettivo è collaborare con stakeholder lungimiranti come DNV e realizzare il primo traghetto completamente elettrico in Grecia, da impiegare per le isole Saroniche”.

“La nostra missione è quella di operare una flotta totalmente priva di emissioni verso tutte le nostre destinazioni. E vogliamo farlo entro il 2040” ha aggiunto George Papaioannides, partner di Saronic Ferries. “Stiamo facendo un passo verso un mondo più pulito. Immaginiamo che la



da sinistra a destra. Ioannis Chiotopoulos, Joseph Lefakis, George Papaioannides

nostra attività nelle Isole Saroniche sia d'ispirazione per altre aziende per avviare in Grecia progetti di rinnovamento della flotta. Sempre nell'ottica della sostenibilità”.

“In Grecia, il settore dei traghetti a corto raggio ha la reale possibilità di decarbonizzarsi” ha aggiunto Ioannis Chiotopoulos, vicepresidente senior, regional manager sud est Europa, Medio Oriente e Africa di DNV Maritime.

“Per le nostre isole, i traghetti sono i principali mezzi di trasporto per il settore del turismo. Siccome le normative si inaspriscono e il pubblico richiede modi più sostenibili per godersi il viaggio, i traghetti completamente elettrici offrono ai proprietari lungimiranti l'opportunità di contribuire all'ondata verde che sta investendo il trasporto marittimo. Siamo estremamente lieti di collaborare con Saronic Ferries su questi primi passi, dimostrando come le aziende locali possono prendere l'iniziativa sulla decarbonizzazione e utilizzare le nuove tecnologie per un futuro più pulito”. DNV è stato un precursore nel settore dei

propulsori a batteria nel settore navale. Ha stabilito le prime regole del settore per i motori elettrici, lavorando con diversi clienti aiutandoli nella transizione green. Una transizione che in Norvegia (ma non solo) è un passo avanti.

L'esperienza guadagnata a livello internazionale ha permesso di lanciare il traghetto per la Saronic Ferries. Saronic che ad oggi gestisce una miniflotta da 5 traghetti. Inoltre, in qualità di capofila del programma Norwegian Green Shipping, DNV ha lavorato per molti anni per stimolare l'interesse di diversi armatori allo scopo di favorire la diffusione di queste navi ecologiche.

Nei prossimi decenni, la sfida sarà quella di far salire a bordo tali propulsori sulle navi mercantili (o da crociera) a lungo raggio. E la Grecia ben si presta a questa strategia green, vista la grande quantità di rotte di breve o medio raggio e anche grazie alla possibilità di sfruttare l'energia solare ed eolica (anche o soprattutto offshore) per alimentare tali batterie.



VOTAZIONI TRASMETTI LE TUE NOMINATION

entro il 15 settembre 2022

SELF-NOMINATION CONSENTITE

Esprimi le tue preferenze per le seguenti categorie, eventualmente corredate di motivazione, **COMPILANDO IL SEGUENTE FORM** e inviandolo a segreteria@ship2shore.it oppure **IN FORMA ANONIMA ONLINE [cliccando qui](#)**

Non è obbligatorio esprimere una preferenza per tutte le categorie

Gli utenti che esprimeranno almeno 10 preferenze e che forniranno almeno 1 motivazione potranno vincere 3 mesi di abbonamento gratuito a S2S

- 1) ARMATORE LIQUID CARGO (TANKER & GAS)
- 2) ARMATORE DRY CARGO, GENERAL CARGO, CONTAINER
- 3) ARMATORE PASSEGGERI (CROCIERE, TRAGHETTI)
- 4) OPERATORE LOGISTICO (SPEDIZIONIERI, MAGAZZINI, AUTOTRASPORTO)
- 5) OPERATORE INTERMODALE (COMBINATO, FERROVIA, INTERPORTI)
- 6) BROKER E AGENTE MARITTIMO
- 7) ENERGY (OIL, GAS, LNG, LPG, IDROGENO, BIO, TRADING COMMODITIES)
- 8) ADVISOR (FINANZA, LEGALI, PERITI, FISCALISTI, DOGANALISTI, ARCHITETTI, INGEGNERI, ASSICURAZIONI)
- 9) AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, ENTI TERRITORIALI E ISTITUZIONI
- 10) TERMINAL OPERATOR
- 11) SERVIZI MARITTIMI (TECNICO-NAUTICI, BUNKER, CLASSIFICAZIONE, CATERING)
- 12) CANTIERI NAVALI (COSTRUZIONE, RIPARAZIONE, MANUTENZIONE)
- 13) MOVIMENTAZIONE & SOLLEVAMENTO (EQUIPMENT, ECCEZIONALI, PROJECT CARGO)
- 14) GREEN (INNOVAZIONE, SOSTENIBILITÀ, SICUREZZA, FORMAZIONE)
- 15) CARRIERA CRISTOFORO COLOMBO
- 16) LADY AWARD
- 17) NEW GENERATION
- 18) PARI OPPORTUNITÀ & WELFARE
- 19) TRADIZIONE & RESILIENZA (IMPRESE STORICHE)
- 20) INTERNAZIONALIZZAZIONE, EVOLUZIONE, DIVERSIFICAZIONE, START-UP
- 21) ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA
- 22) NEWSMAKER & COMUNICAZIONE

L'intera flotta di MSC Crociere è tornata in attività

L'ultima delle 19 cruiseship a salpare è stata la MSC Musica, che ha inaugurato una serie di itinerari nel Mediterraneo orientale



La MSC Musica, salpata ieri da Monfalcone, era l'ultima delle navi di MSC Crociere a dover ancora riprendere il mare dopo lo stop forzato causato dalla pandemia di coronavirus: ora tutte e 19 le cruiseship della compagnia italo-svizzera sono di nuovo operative.

MSC Musica è salpata per il primo dei 23 viaggi di sette notti previsti per l'estate 2022 verso Katakolon in Grecia, le isole greche di Creta e Santorini e Bari in Italia, prima di tornare il prossimo fine settimana al suo homeport per la stagione. Leonardo Massa, Managing Director di MSC Crociere, ha dichiarato: "Siamo molto orgogliosi di vedere la nostra intera flotta di nuovo in mare. È stata una sfida a causa della situazione pandemica, ma il nostro protocollo di salute e sicurezza leader del settore ci ha permesso di affrontare questa difficoltà con forza e fiducia, oggi tutte le nostre navi sono di nuovo in mare per dare ai nostri partner agenti di viaggio e ai loro clienti ciò

che desiderano. Vacanze in crociera rilassanti, piacevoli e, soprattutto, sicure". "MSC Crociere è stata la prima grande compagnia a ripartire con le crociere internazionali nell'estate del 2020 grazie ad un protocollo di sicurezza pensato ad hoc, dimostrando che la salute e la sicurezza degli equipaggi e dei passeggeri è per noi una priorità. Tutto questo ci ha permesso di avere l'intera flotta di navi di nuovo in mare per l'estate del 2022" ha aggiunto Massa.

Dopo la chiusura volontaria dell'industria crocieristica mondiale nel marzo 2020, a causa della situazione pandemica a terra, MSC Grandiosa è stata la prima nave di una delle principali compagnie di crociera a tornare in mare nell'agosto 2020.

E, nonostante il perdurare della pandemia, MSC Crociere non ha rallentato il suo programma di espansione e nel 2021 ha accolto le due newbuilding MSC Virtuosa e MSC Seashore, a cui seguiranno

quest'anno MSC Seascape e MSC World Europa, la prima cruiseship del gruppo alimentata a GNL.

Lo schieramento completo della flotta di MSC Crociere per l'estate 2022 prevede: nel Mediterraneo occidentale MSC Meraviglia (homeport a Barcellona); MSC Opera (Genova); MSC Orchestra (Genova); MSC Seaside (Genova); MSC Seaview (Genova); MSC Splendida (Genova). Nel Mediterraneo orientale: MSC Armonia (Venezia/Marghera); MSC Fantasia (Trieste); MSC Lirica (Pireo); MSC Musica (Monfalcone/Venezia); MSC Sinfonia (Venezia/Marghera). In Nord Europa: MSC Grandiosa (Kiel); MSC Magnifica (Amburgo); MSC Poesia (Warnemünde); MSC Preziosa (Kiel); MSC Virtuosa (Southampton). In Nord America: MSC Divina (Port Canaveral); MSC Seashore (Miami). In Medio Oriente e, da luglio, Estremo Oriente: MSC Bellissima (Dubai e, da luglio, a Yokohama).

Servola, prosegue l'iter per la costituzione del polo logistico

La società Logistica Giuliana ha formulato un'istanza di concessione per le aree dell'ex Ferriera, in conseguenza dell'accordo di programma siglato lo scorso anno



Prosegue il complesso iter che dovrebbe portare alla realizzazione di uno snodo logistico e intermodale, comprensivo di terminal multipurpose, su parte delle aree dell'ex ferriera di Servola, a Trieste.

Il percorso era iniziato lo scorso anno con la firma di un accordo di programma tra il gruppo Arvedi, l'AdSP del Mare Adriatico Orientale e gli altri enti coinvolti, che prevedeva uno scambio di superfici: il gruppo siderurgico avrebbe ceduto una parte dell'area di sua proprietà su cui sorgeva l'impianto 'a caldo' ormai chiuso, in cambio dell'ottenimento della concessione su altre aree (che in parte devono essere ancora 'demanializzate' dall'authority) al servizio dell'attività del laminatoio. Lo spazio liberato sarebbe poi stato ridestinato alla realizzazione del polo logistico, mission di cui è incaricata Logistica Giuliana, newco creata ad hoc e controllata dal gruppo delle costruzioni ICOP.

La società già lo scorso anno aveva avviato [i primi atti formali](#), a cui nei giorni scorsi è seguita la presentazione di un'istanza di concessione.

In base [al documento pubblicato sul sito dell'AdSP](#), in conseguenza "dell'Accordo di Programma per l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area della ferriera di Servola", Logistica Giuliana ha chiesto "la concessione ex art. 18 L. 84/94 e s.m.i., per la durata di anni 45, dell'area demaniale marittima di mq 113.154 attualmente in concessione alla Siderurgica Triestina S.r.l. (gruppo Arvedi; ndr) sulla quale è ubicato l'impianto siderurgico della ferriera di Servola e di un'area demaniale marittima adiacente, di mq 20.438". Inoltre, si legge ancora nel documento, la società, "con riferimento ad un'ulteriore area di mq 69.334, confinante con il de-

manio marittimo e oggetto di prossima demanializzazione, ha chiesto che, non appena perfezionata la procedura di demanializzazione, sia avviato il procedimento volto al rilascio a suo favore della concessione demaniale marittima di detta area mediante atto suppletivo, al fine di svolgere attività terminalistica portuale, previa esecuzione delle opere di riqualificazione e messa in sicurezza previste dal predetto Accordo di Programma".

L'istanza resterà pubblicata dall'8 giugno al 28 giugno per poter essere oggetto di eventuali osservazioni o – come previsto dalla normativa – di potenziali istanze concorrenti.

I promotori dell'iniziativa hanno anche previsto che il futuro terminal di Servola potrà operare in sinergia con la Piattaforma Logistica, nella cui società di gestione – controllata dai tedeschi di HHLA – è ancora presente come azionista ICOP.

Fatto l'accordo tra l'AdSP veneziana ed il Comune, a Chioggia alcune banchine dedicate alla crocieristica

L'intesa è stata definita nell'ambito del riordino generale delle aree per rifare il Piano Regolatore Portuale, che è ancora quello risalente al 1981 (Piano Gottardo)

Arrivano le banchine dedicate alla crocieristica a Chioggia. C'è l'accordo tra l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune nell'ambito del riordino generale delle aree per rifare il Piano Regolatore Portuale, che è ancora quello del 1981 (Piano Gottardo). All'interno di questa intesa, approvata dal Consiglio comunale, è previsto l'arrivo della prima nave al porto della città clodiense, che attraccherà il 17 giugno per 36 ore. Si tratta di una collaborazione finalizzata a porre le basi per uno sviluppo armonico e coordinato tra le esigenze della portualità e le istanze della cittadinanza, che segna il passo di una positiva e rinnovata sinergia tra le due amministrazioni.

Punto di partenza il Piano Regolatore Portuale vigente (Piano Gottardo) risalente al 1981 che delimita le aree portuali in modo ormai non più coerente con le esigenze attuali: si è reso quindi necessario un aggiornamento per consentirne la ridestinazione anche a servizio della città.

L'accordo approvato pone le basi per la definizione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, prodromico al nuovo PRP, e identifica, all'interno dell'Ambito Portuale di Chioggia, il perimetro delle aree portuali e retroportuali di competenza esclusiva del porto e, all'interno di esse, le 'aree di interazione porto-città' la cui competenza pianificatoria sarà del Comune.

Tra queste ultime: l'area dell'ex cementificio ai Saloni, alcune aree già in uso residenziale e a parcheggio per la città e una fascia continua in Val da Rio a destra di Via Maestri del lavoro. In tali aree potranno essere quindi sviluppate funzioni e servizi legati alla città. In particolare, il recupero dell'area del ex cementificio, abbandonata da anni, sarà un'opportunità per riqualificare la residenzialità e l'offerta turistica anche in relazione alle crociere.

Ferme restando le prerogative di AdSPMAS per lo sviluppo economico del porto, definite dalla legge, nell'accordo si incontrano le pressanti esigenze della città, manifestate dal Sindaco, rispetto alla problematica di parcheggi destinati alla città, anche in vista dell'applicazione della ZTL. Pertanto, nelle more di una soluzione strutturale, in ambito cittadino, AdSPMAS concederà temporaneamente, cioè per un periodo pari ad un anno estendibile a due, alcune aree portuali attualmente non operative.

L'accordo prevede altresì la regolarizzazione della concessione al Comune da parte di AdSPMAS di Via Guido Lionello, incluso il parcheggio già in uso alla città, e di Via Maestri del Lavoro.

L'Authority prevede nelle aree di competenza del porto la definizione di: banchine dedicate alla crocieristica, al diporto e cantieristica ai Saloni, banchine dedicate a logistica e cantieristica in Val da Rio e approfondirà altresì la tematica dello spostamento del polo ittico con l'obiettivo di valutare possibili destinazioni alternative (Aleghero e Val da Rio) all'attuale localizzazione. Anche quest'ultima tematica, sebbene da norma attenga all'AdSPMAS, sarà condivisa con l'amministrazione comunale.



Fulvio Lino Di Blasio e Mauro Armelao

“Ringrazio a nome della città di Chioggia il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Di Blasio per la collaborazione e sensibilità dimostrate durante le fasi preliminari dell'accordo che tra qualche giorno firmeremo. Con questo accordo abbiamo dato una risposta alle esigenze della città di Chioggia, in particolare in tema di parcheggi, sviluppo della cantieristica e diporto. Abbiamo dato certezza a molti imprenditori per l'area dell'ex cementificio, per l'area di Val da Rio canale Lombardo esterno e per la zona di via Maestri del lavoro che, in questo modo, diventa tutta di interazione porto- città. Riguardo all'impianto Gpl, intendo rassicurare che sto lavorando e lavorerò per il suo immediato smantellamento a prescindere dalla collocazione del polo ittico che, in ogni caso, nel precedente accordo era previsto all'Isola dei Saloni. In merito alla ricollocazione del mercato ittico, sottolineo che, come Sindaco, ho proposto all'Autorità portuale di valutare le due opzioni, Aleghero e Punta Colombi, sapendo fin d'ora che la decisione finale spetterà all'AdSP. L'obiettivo che questa amministrazione si era dato attraverso questo lungimirante documento era dare risposte alla città e al Mondo delle imprese locali e in tal senso siamo sicuri di averlo raggiunto”, ha dichiarato Mauro Armelao, Sindaco di Chioggia.

“Con la prossima sottoscrizione di questo accordo preliminare e propedeutico al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema cerchiamo di contemperare al meglio gli interessi legati allo sviluppo della portualità e le esigenze espresse dalla comunità clodiense. Insieme all'Amministrazione stiamo intraprendendo un percorso di collaborazione sinergica che siamo sicuri avrà delle ricadute positive in termini economici e sociali sulla città”, ha concluso Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'AdSPMAS.

Il parco ferroviario del terminal di Vado Ligure verrà potenziato

L'appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori è stato aggiudicato a ICOSE S.p.A., per un valore di oltre 15 milioni di euro

È stato aggiudicato alla ICOSE S.p.A per un valore di oltre 15 milioni di euro, con progettisti l'RTP Studio Corona S.r.l. e GEO Engineering S.r.l, l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi al potenziamento del parco ferroviario del terminal portuale di Vado Ligure. I lavori, una volta completati, consentiranno al porto di Vado di raggiungere una capacità di movimentazione di 800.000 teu annui di cui circa il 40% trasportati attraverso la rete ferroviaria a servizio del terminal. L'opera era prevista nell'Accordo di Programma per la realizzazione della Piattaforma di Vado Ligure, sottoscritto dall'ex Autorità Portuale di Savona, da Regione Liguria, dalla Provincia di Savona e dal Comune di Vado Ligure e permetteranno di ampliare

e adeguare il terminal Intermodale grazie alla posa di un quarto binario, in aggiunta ai tre già presenti, e al rifacimento della viabilità di accesso al bacino portuale che permetterà di adeguare aree buffers per lo stoccaggio dei contenitori e di predisporre una seconda via di corsa per una futura gru a portale Transtainer. "Per consentire la corretta realizzazione del progetto sarà arretrata l'attuale sede stradale attraverso la demolizione dell'ex varco di security ormai dismesso e lo sbancamento della parete a monte tramite la realizzazione di una struttura composta da gradoni e muri di sostegno". fa sapere l'Authority in una nota.

"È inoltre previsto il completamento dell'adeguamento del Rio Cappella per il tratto interferente e la messa in sicurezza



definitiva dei versanti adiacenti all'ex area doganale. La progettazione, la cui data di conclusione è prevista per fine agosto, avrà una durata di due mesi, a valle della quale prenderanno avvio i lavori per i successivi 28 mesi", si conclude il comunicato dell'AdSP.

TERMINAL OPERATOR

09/06/2022

Al terminal MITO di Grendi una nave MSC da 7.000 TEUs

La Michela ha effettuato una toccata spot alle banchine del Porto Canale di Cagliari scaricando 4.000 box vuoti

[Il nuovo terminal MITO](#), gestito dal gruppo genovese Grendi nel Porto Canale di Cagliari, è stato protagonista di uno scalo di particolare rilevanza in questi giorni: la società – infatti – ha accolto presso le banchine dello scalo sardo la MSC Michela.

La portacontainer del gruppo armatoriale elvetico – come spiega il gruppo Grendi in un post sul suo profilo LinkedIn – è un'unità da 7.000 TEUs di portata, con una lunghezza di 304 metri e una larghezza in grado di accogliere 17 file di contenitori.

La Michela arrivata da Freeport (Bahamas) ed era diretta a Gioia Tauro, ma ha effettuato questa toccata spot a Cagliari, dove il personale di MITO ha scaricato 4.000 TEUs di box vuoti (bene oggi particolarmente prezioso, vista la loro carenza conseguente alla disruption logistica globale e ad altri fattori come il recente e prolungato lockdown del porto di Shanghai), oltre ad altri container pieni.



Si tratta di uno scalo eccezionale, che tuttavia – secondo Grendi – “conferma l'importanza del terminal e la flessibilità di MITO nel supportare richieste dell'ultimo

minuto da parte delle compagnie contribuendo a contrastare la congestione delle operazioni di molti porti del Mediterraneo”.

Disco verde per Spinelli che si amplia ancora sull'ex carbonile Enel

Il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale dà l'ok per il rilascio al terminalista della licenza delle aree cosiddette 'ex-Itar'



“È proseguito in data odierna il Comitato di Gestione della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nell'ambito del quale è stato deliberato il rilascio della licenza favore di Spinelli S.r.l delle aree cosiddette 'ex-Itar' di circa 1.300 mq in testata dell'ex carbonile Enel a integrazione, dal punto di vista logistico e operativo, del compendio già in concessione allo stesso operatore, con cui sono confinanti e contigue sia a sud, verso mare, sia sul lato di levante”.

La comunicazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è breve e concisa, ma non lascia spazio ad interpretazioni di sorta: c'è il via libe-

ra alla richiesta presentata dal Gruppo Spinelli per ampliarsi ulteriormente in una porzione del ponte ex Idroscalo, una questione dibattuta, sulla quale anche alcuni componenti del Comitato di gestione avevano preso tempo per poter analizzare al meglio la proposta, a tal punto che l'ok è arrivato nella prosecuzione della seduta che si era aperta il 31 maggio e si era conclusa con il rinvio della pratica.

La domanda del terminalista era stata pubblicata lo scorso marzo e al suo interno conteneva un riepilogo della situazione delle aree dell'ex carbonile Enel.

Il Gruppo Spinelli ricordava di avere regolare licenza rilasciata nel 2018, fino al

2054, per quanto concerne la parte relativa alla parte ponentina del Ponte ex Idroscalo e [di avere un'altra licenza rilasciata nel 2021e valida per tre anni per l'area Ex Nuovo Borgo Terminal](#).

L'ultima fetta di ponte richiesta e ottenuta adesso “integra da un punto di vista logistico, operativo e anche, in particolare, un miglioramento della viabilità, con sbocco anche sul lato mare, l'area già in concessione sul lato della testata del carbonile ex Enel, che ha una superficie complessiva di circa 1.340 mq di aree scoperte” dedicate alle operazioni portuali relative alle merci convenzionali e con funzioni ammesse per contenitori e rinfuse solide.



Porti verdi e intelligenti, lo scalo di Trieste guida la decarbonizzazione e digitalizzazione dei porti adriatici

Firmato il protocollo di cooperazione transfrontaliera tra i partner dei progetti che coinvolgono Italia, Croazia e Slovenia. D'Agostino: "In Adriatico serve una strategia comune in ambito ambientale"

Si è svolta presso il MIB - Trieste School of Management, la conferenza intitolata "Porti verdi e intelligenti nella regione Adriatico-Ionica. Il contributo della cooperazione territoriale europea tra Italia, Croazia e Slovenia", organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con la Regione Friuli Venezia Giulia e sotto gli auspici della Macrostrategia europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR).

L'obiettivo della giornata di lavori è stato quello di mettere a sistema le best practice tra i partner dei tre Paesi in ambito ambientale e favorire un approccio integrato e sostenibile anche nella risoluzione di problemi condivisi.

Negli ultimi anni, i porti di Italia, Slovenia e Croazia hanno collaborato per migliorare le loro capacità di decarbonizzazione e digitalizzazione tramite alcuni progetti finanziati dall'UE, con capofila il porto di Trieste: CLEAN BERTH - "Cooperazione istituzionale transfrontaliera per la sostenibilità ambientale ed efficienza energetica dei porti" (Interreg Italia-Slovenia), SUSPORT - "SUSTainable PORTs", PROMARES - "Promozione del trasporto marittimo e multimodale delle merci nel Mare Adriatico" e DIGSEA - "Digitalizzazione del trasporto multimodale nel Mare Adriatico" (Interreg Italia-Croazia).

Durante la conferenza sono stati illustrati i principali risultati di questi progetti ed è stato firmato un protocollo congiunto tra i rappresentanti dei porti di Italia, Slovenia e Croazia per la creazione di un sistema di cooperazione transfrontaliera nell'ambito della decarbonizzazione e digitalizzazione del settore portuale.

"Oggi i porti svolgono un ruolo essenziale nel sistema logistico dei trasporti, costituendo un fattore importante per la crescita dell'economia e dell'occupazione. Va rilevato però che se da un lato il trasporto marittimo rappresenta il modo più sostenibile di trasportare le



merci, dall'altro le operazioni portuali hanno anche un impatto sulla qualità dell'aria e sulle emissioni di gas serra. Un altro aspetto da considerare è la frammentazione della catena di approvvigionamento, che può ostacolare la realizzazione del pieno potenziale economico dei territori coinvolti. Su questo punto, la digitalizzazione può facilitare la cooperazione tra gli attori della catena logistica, raggiungendo gli obiettivi di sostenibilità ambientale", spiegano i relatori in una nota stampa.

"Sono necessari un coordinamento efficiente e una strategia comune in Adriatico in ambito ambientale ed energetico, tanto più se consideriamo che l'inquinamento e le emissioni di gas serra non si fermano ai confini nazionali. Serve anche maggior sinergia sui fronti della sicurezza e digitalizzazione, e grazie ai finanziamenti dei progetti europei stiamo facendo molti passi avanti. Ma solo

con una modalità innovativa di cooperazione potremo avere dei risultati tangibili. I porti, che da hub logistici stanno diventando hub energetici e tecnologici, possono fare da ambasciatori e driver del cambiamento, come dimostra anche il lavoro fatto all'interno dell'Associazione NAPA", ha sottolineato durante il suo intervento Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone. Tra gli altri relatori, Michiel Nijboer, della società Royal HaskoningDHV, ha presentato i risultati di un recente studio sulle opzioni che gli scali hanno per migliorare la propria performance ambientale. Mikael Lind, dell'Istituto di ricerca della Svezia, autore del manuale "Maritime Informatics", ha illustrato come la digitalizzazione dei porti può favorire la transizione energetica. Alain Baron, della Commissione Europea, ha illustrato le strategie e politiche UE in questo settore.

La relazione della Corte dei Conti sulla gestione 2020 dell'AdSP sarda

I giudici contabili hanno evidenziato il notevole ammontare di residui attivi e passivi, l'elevato ricorso a consulenti esterni e anche l'alto numero di contratti con affidamento diretto



Via libera, con alcune osservazioni e raccomandazioni, della Corte dei Conti al bilancio 2020 dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare di Sardegna, che amministra i porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax.

Nella relazione della Sezione Controllo Enti della Corte, [approvata con Delibera n. 41/2022](#), si evidenzia innanzitutto che la movimentazione merci dei porti ricadenti nella giurisdizione dell'authority nel 2020 si è attestata a 38,3 milioni di tonnellate, in calo del 17,1% sul 2019 (46,3 milioni di tonnellate), così come si è ridotto anche il numero di contenitori movimentati dal porto di Cagliari (-54,8% sul 2019).

La gestione dell'ente si è chiusa con un disavanzo finanziario di 10,1 milioni di euro, derivante dal saldo negativo delle poste in conto capitale, pari a 32,5 milioni, non in-

teramente coperto dal saldo corrente, pari a circa 22,4 milioni di euro. L'avanzo di amministrazione ammonta a 356,5 milioni di euro, di cui 252,4 vincolati e 104 milioni disponibili. L'avanzo economico si attesta a 16,7 milioni, il patrimonio netto a 382,3 milioni.

I residui attivi e passivi dell'esercizio raggiungono quota 58,5 milioni. A seguito della procedura di riaccertamento straordinario degli stessi, sono stati eliminati 9.539 euro di residui attivi e 2.739.496 euro di residui passivi.

I residui, tuttavia, risultano di rilevante entità, il doppio rispetto al 2019, e quindi la Corte dei Conti nella sua relazione ha ribadito la necessità "di procedere celermente alle riscossioni e ai pagamenti, incrementando la realizzazione delle opere programmate e, per quanto attiene ai residui degli anni precedenti, di valutarne l'effettiva attualità ed esigibilità, per il

loro mantenimento nelle scritture contabili".

La magistratura contabile ha quindi sottolineato il "notevolmente alto" numero di consulenti di cui si è avvalsa nel 2020 l'AdSP sarda, specie nel settore legale, per il rilevante contenzioso esistente, che ha comportato una spesa di circa 114.000 euro, da aggiungersi agli oltre 250.000 euro per le altre tipologie di incarichi.

Per quanto riguarda i contratti, nella relazione viene rilevato un "elevato ricorso al sistema dell'affidamento diretto". A tal proposito la Corte ha rimarcato, anche per quelli di modesto importo e al di sotto della soglia comunitaria (comunque rilevanti), il rispetto dei principi generali di economicità, efficacia, libera concorrenza, trasparenza, pubblicità e, soprattutto, rotazione, per assicurare l'effettiva possibilità di partecipazione delle micro, piccole e medie imprese.

Catania, porto in fermento, riparte dal nuovo Comitato di Gestione e dai primi lavori

Il neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sprona lo scalo etneo. Iniziati i lavori di ripristino della Nuova Darsena e quelli per la riapertura in sicurezza della passeggiata sul mare al Molo di Levante

Non ha davvero perso tempo dalla sua [nomina ufficiale appena tre mesi fa](#) Francesco Di Sarcina.

Il neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (Augusta e Catania) procede a marcia spedita avviando una serie di interventi ed iniziative non superficiali.

L'ultima nota riguarda l'inizio dei lavori di ripristino della Nuova Darsena di Catania, con tanto di cerimonia ufficiale cui hanno presenziato, oltre allo stesso Di Sarcina, il Segretario Generale dell'AdSP Attilio Montalto, il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale Giancarlo Russo, il consulente ai rapporti con le Autorità Portuali della Sicilia della Regione Sicilia, Daniele Capuana, l'Assessore del Comune di Catania, Michele Cristaldi, e il Direttore dei Lavori, Pietro Viviano.

Si stima che i lavori di ripristino avranno una durata di 500 giorni, alla fine dei quali il traffico commerciale potrà nuovamente essere delocalizzato in Darsena, potendo così dare impulso a nuove iniziative di connessione porto-città nell'area del Molo di Levante. A tal riguardo l'AdSP ha ribadito la volontà di studiare modalità per far convergere le esigenze portuali con quelle urbane attraverso opportune soluzioni che saranno presto studiate insieme all'amministrazione comunale.

In precedenza al Molo di Levante di Catania erano iniziati da i



lavori per la riapertura in sicurezza della passeggiata sul mare più amata dai cittadini etnei, con la posa dei new jersey che proteggeranno il lato mare del molo, per consentire nuovamente la fruizione dell'area.

“Come promesso, e grazie allo sforzo compiuto dagli uffici dell'Ente, abbiamo iniziato le attività che porteranno a riaprire nel più breve tempo possibile il Molo di Levante. La sicurezza all'interno del porto è argomento di primaria importanza e le attività che stiamo ponendo in essere sono in linea con tale obiettivo irrinunciabile. Tenendo comunque conto della destinazione commerciale del porto, cercheremo di coniugare sempre di più in futuro le esigenze lavorative degli operatori con quelle dei cittadini che desiderano trascorrere momenti di libertà all'interno di un luogo a loro caro” ha commentato Di Sarcina.

Nel frattempo si è insediato presso la sede legale di Augusta il nuovo Comitato di Gestione dell'AdSP che, fra i primi atti esaminati, ha approvato (tutti con voto unanime) la relazione annuale 2021, l'approvazione degli elenchi dei residui attivi e passivi al termine dell'esercizio finanziario 2021, l'approvazione del rendiconto generale 2021.

Nonostante il difficile periodo legato alla pandemia, il rendiconto generale 2021 si è chiuso con un avanzo di amministrazione di 182.926, 769,00 euro e con un utile economico di 17.753.610,00 euro

“Con la riunione di oggi abbiamo iniziato un nuovo percorso di condivisione dei compiti di governance dell'AdSP che necessitano l'impegno collegiale di tutti i rappresentanti del comitato, che ringrazio fin da ora per la fattiva collaborazione” ha detto il Presidente.

A.S.

Capodistria completerà l'ampliamento della parte meridionale del Molo I

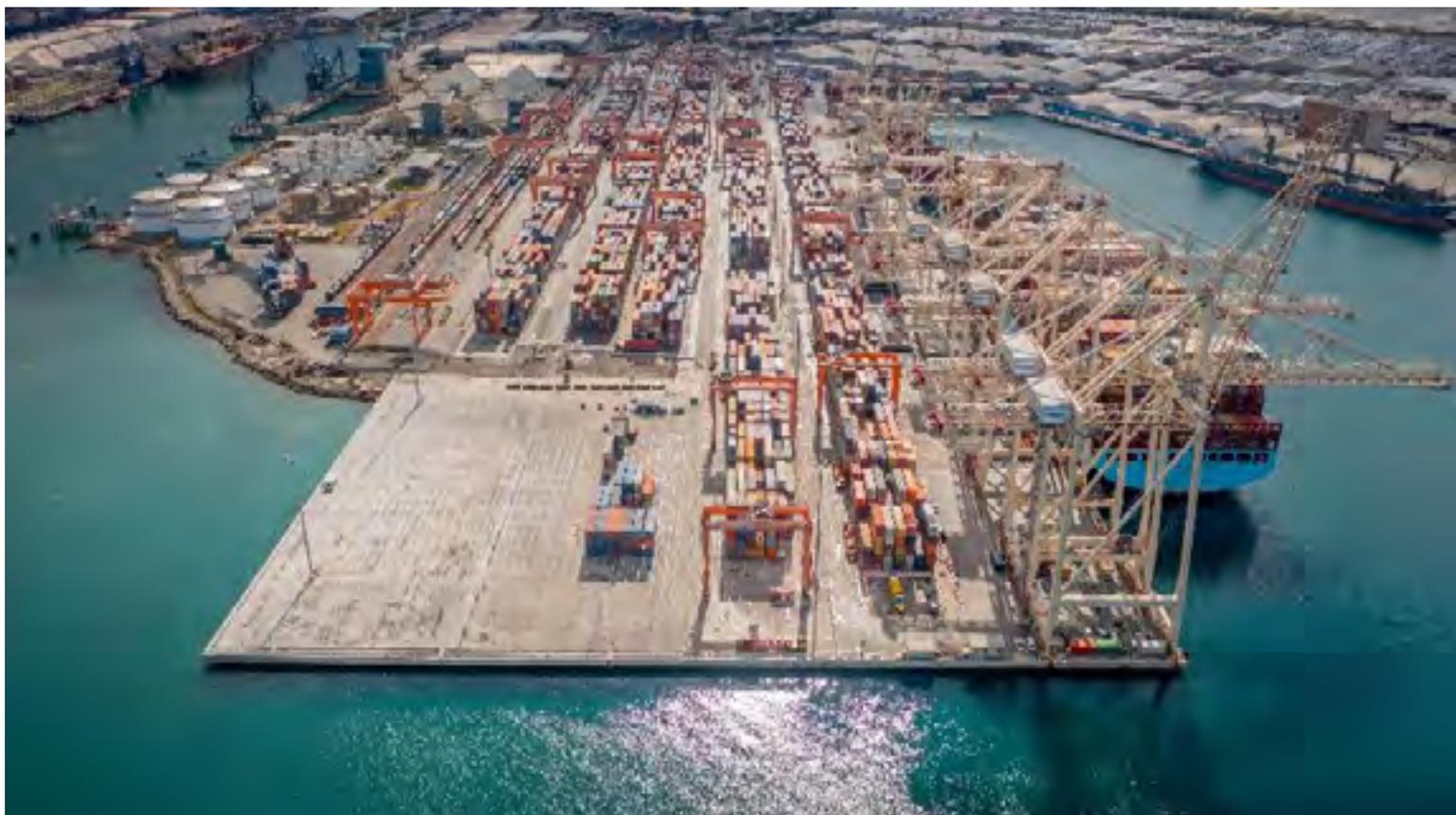
Napast (Luka Koper): "Questo non è l'ultimo capitolo dell'espansione del terminal container. Attualmente stiamo preparando la documentazione anche per il lato nord del molo"

“Con l’acquisizione del permesso operativo per l’ultimo tratto dell’ampliamento di nuova costruzione del Molo I, abbiamo portato a termine uno dei più grandi investimenti individuali degli ultimi decenni. I permessi operativi sono stati ottenuti separatamente per ciascuna tratta ultimata, che è stata poi messa a servizio di aree di stoccaggio. In questo modo abbiamo alleggerito notevolmente la pressione sulle aree di stoccaggio, che dobbiamo affrontare da mesi a causa dell’aumento dei volumi di carico” fa sapere in una nota stampa il gruppo Luka Koper, la società che gestisce lo scalo sloveno. I lavori di costruzione sono inizia-

ti a metà del 2020, mentre il valore dell’investimento ha raggiunto i 45,6 milioni di euro. Una parte del finanziamento è stata assicurata nell’ambito del progetto UE NAPA4CORE/Connecting Europe Facility.

“Nel 2021 abbiamo messo in servizio la banchina lunga 98,5 metri e [sono state recentemente installate due gru super post-panamax](#). Con l’ampliamento abbiamo acquisito nuove aree e aumentato del 15 % la capacità unica di accatastamento del terminal marittimo. La capacità annuale del terminal è ora aumentata a 1,5 milioni di TEU”, prosegue ancora l’azienda nella nota. “Questo non è l’ultimo capito-

lo dell’ampliamento del terminal container. Attualmente stiamo preparando la documentazione anche per il lato nord del molo. Questo investimento sarà molto più grande in termini di asset coinvolti e fondi investiti” ha annunciato Boštjan Napast, Presidente del consiglio di amministrazione di Luka Koper. Il valore complessivo dell’investimento è di 248 milioni di euro fino a fine 2030 e comprende, oltre alle gru STS e 340 metri di banchina, ulteriori 118.000 mq di aree di stoccaggio. Con tutti questi investimenti e altri miglioramenti dei processi, la capacità annuale dovrebbe raggiungere quasi 2 milioni di TEU.



Tolone sulla via 'elettrica' con ABB

Sarà il colosso svizzero con sede a Zurigo a guidare un consorzio di società che svilupperanno un progetto per l'elettificazione del porto francese



Sulla scia della propria ricerca e del proprio impegno per un futuro più sostenibile, il porto di Tolone, posto nel sud della Francia non lontano da Marsiglia, si è affidato alla tecnologia Shore Connection di ABB, multinazionale con sede a Zurigo operante nella robotica, energia e nell'automazione, per ridurre le emissioni inquinanti dei mezzi di trasporto ancorati in porto.

Progetto che si andrà ad affiancare al piano "Zero-smoke stopover" indetto dalla regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra che mira ad elettrificare i moli di Tolone, Marsiglia e Nizza per consentire alle navi delle permanenze a zero emissioni.

Con circa 1.300 scali annuali tra traghetti e navi da crociera proprio nel cuore della città e con circa 1,6 milioni di passeggeri di traghetti e crociera, Tolone svolge infatti un ruolo importante nello sviluppo dell'attrattività della regione per affari e turisti.

"Tolone è il primo porto del Mediterraneo a fornire energia a tutti i suoi moli. Si tratta di un progetto innovativo basato su un sistema intelligente di gestione del flusso energetico con un mix energetico

unico. Con il supporto di ABB, della Région Sud PACA e dei nostri partner, stiamo migliorando significativamente la qualità dell'aria nello scalo, pur mantenendo l'attività commerciale. Il collegamento elettrico 'shore to ship' (banchina-nave, ndr.) eliminerà oltre l'80% delle emissioni inquinanti. Inoltre, risparmierà 9.000 ore di navi alimentate a diesel all'anno. Per l'attività dei traghetti nella sola città di Tolone, ciò si traduce in una riduzione delle emissioni di zolfo equivalente a quelle di 50.000 auto in un anno", ha affermato Hubert Falco, Presidente della Toulon Provence Méditerranée Metropolis.

La soluzione di ABB, società che guida il consorzio selezionato per gestire ed eseguire questo progetto, sarà in grado di fornire energia sufficiente per coprire le esigenze di 3 traghetti che fanno scalo in porto contemporaneamente o di una nave da crociera e entrerà in servizio nel 2023. Le unità, una volta in banchina, avranno la possibilità di collegarsi all'alimentazione tramite allacci a 50 o 60 Hz.

Come parte del consorzio, Eiffage Construction realizzerà i lavori di ingegneria

civile e Fauché sarà responsabile dell'installazione e del collegamento delle apparecchiature.

"Siamo onorati di essere stati selezionati da Toulon Provence Méditerranée Metropolis per lavorare a questo progetto innovativo", ha affermato Jyri Jusslin, Head of Service, ABB Marine & Ports. "Lodiamo le autorità di Tolone per aver colto questa opportunità. Questo stabilisce la rotta per un futuro più sostenibile con i sistemi intelligenti che esistono già oggi". In particolare, il progetto stabilito dalla Toulon Provence Méditerranée Metropolis, avrà la capacità di adeguare automaticamente il mix energetico per rifornire le navi attraverso la rete elettrica locale (Enedis), con energia solare prodotta da una pensilina fotovoltaica, nonché grazie ad un sistema di accumulo di energia costituito da batterie al litio. Il sistema aiuterà - secondo ABB - ad attenuare i picchi di consumo consentendo allo stesso tempo lo stoccaggio della produzione di energia solare in eccesso. Sarà inoltre in grado di utilizzare altre fonti di energia rinnovabile come le celle a combustibile non appena saranno disponibili.

Civitavecchia e il Marocco sono più vicini (anche se per poco)

GNV effettuerà due viaggi dallo scalo laziale fino a Tangeri, uno nel mese di luglio e uno nel mese di agosto, per venire incontro alle numerose richieste della comunità marocchina

L'estate dei traghetti parte con una novità d'eccezione, con Grandi Navi Veloci che effettuerà due viaggi, uno nel mese di luglio e uno nel mese di agosto che raccorderanno l'Italia e il nord dell'Africa, con partenza da Civitavecchia, scalo a Barcellona e arrivo a Tangeri, in Marocco. Per ora non si parla assolutamente di una nuova linea, come riferito a *Ship2Shore* dalla stessa GNV, ma semplicemente di un doppio viaggio 'spot' nato dall'esigenze di mercato che si sono venute a creare a seguito della riapertura del Marocco, dopo la pandemia da Covid. La comunità marocchina del centro e sud Italia ha fatto pervenire un boom di richieste che non potevano venire ignorate e la compagnia genovese ha pensato che fosse giusto coordinarsi con le autorità marocchine per aiutare le persone a ricongiungersi con i familiari o semplicemente con il paese d'origine. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale da tempo, attraverso il suo presidente Pino Musolino, ha fatto sapere di voler allargare traffici e orizzonti, ma non sembra essere questa un'occasione propizia, perché i due collegamenti estivi di GNV



con il Marocco, al momento, non sembrano destinati a diventare una linea fissa, anche se rappresentano senza dubbio un ottimo segnale per il futuro.

Riparte la Freccia Gialla di Elba Ferries

L'HSC Corsica Express Three, con una capacità di 535 passeggeri e 150 auto, sarà nuovamente operativo sulla linea Piombino/Portoferraio, che percorrerà in soli 45 minuti

Corsica Ferries – tramite il brand Elba Ferries – è pronta a dare il via alla propria estate elbana con la ripartenza della linea di collegamento veloce tra Piombino e Portoferraio, che verrà percorsa in soli 45 minuti.

Il percorso verrà affidato alla Freccia Gialla, ovvero l'HSC Corsica Express Three, che sarà nuovamente operativo da sabato 11 giugno con una programmazione che prevede fino a 5 partenze al giorno da e per l'isola, in alta stagione.

L'HSC Corsica Express Three ha una capacità di 150 auto e una capacità di trasporto di 535 passeggeri, che viaggeranno seduti nelle poltrone Business Class, disponibili senza il pagamento di alcun supplemento.

“La Freccia Gialla garantirà velocità, frequenza e comodità, grazie al tempo di traversata molto breve e alla rapidità e sicurezza delle operazioni di imbarco/sbarco, oltre che tariffe competitive: a



partire da 65 euro, a tratta, per 2 passeggeri e un'auto, oppure a partire da 32 euro, a tratta, per 1 passeggero e una moto”, fa sapere l'azienda tramite la sua nota stampa.

Corsica Sardinia Elba Ferries gestisce una flotta di 13 navi e si occupa direttamente di tutti i servizi all'utenza: dal-

la prenotazione, all'imbarco, all'accoglienza, al servizio di catering a bordo. A Savona Vado, in un'area di 50.000 mq in concessione alla Compagnia, sono concentrate le attività organizzative, amministrative e logistiche della società che nel 2021 ha trasportato oltre 3.000.000 di passeggeri.

WFW assiste Snam nell'acquisizione da 350 milioni di dollari della Golar Tundra

La nave, costruita nel 2015, può operare sia come metaniera per il trasporto del gas naturale liquefatto (GNL) sia come rigassificatore galleggiante (FSRU)

Watson Farley & Williams (WFW) ha assistito Snam S.p.A. nell'ambito dell'operazione di acquisizione, dalla Golar LNG Limited, delle azioni rappresentanti il 100% del capitale sociale della Golar LNG NB13 Corporation ("Target"), proprietaria della Floating Storage and Regasification Unit denominata "Golar Tundra" ("FSRU"), per un corrispettivo di 350 milioni di dollari.

La nave acquistata dal Gruppo di San Donato Milanese, costruita nel 2015, può operare sia come nave metaniera per il trasporto del gas naturale liquefatto (GNL) che come FSRU, quindi come unità galleggiante di stoccaggio e rigassificazione.

La FSRU ha una capacità di stoccaggio di circa 170.000 metri cubi di GNL e una capacità di rigassificazione continua di 5 miliardi di metri cubi l'anno e, da sola, potrà contribuire a circa il 6,5% del fabbisogno nazionale, portando la capacità di rigassificazione italiana a oltre il 25% della domanda.

Snam ha compiuto, nell'attuale momento storico, un passo decisivo volto a favorire la diversificazione degli approvvigionamenti energetici dell'Italia.

Il team multidisciplinare di WFW, che ha visto coinvolti professionisti delle sedi di Roma, Milano, Londra e New York dello studio e che ha seguito tutti gli aspetti di

due diligence, corporate (ai sensi della legge inglese e di quella delle Isole Marshall), di diritto amministrativo, marittimo ed antitrust oltre alla negoziazione e redazione della documentazione contrattuale connessa all'operazione e al relativo closing, è stato guidato e coordinato dal Partner Michele Autuori, con il supporto dei soci Mark Tooke, Joe McGladdery, Daniel Rodgers, Carlo Cosmelli, Solange Leandro e Richard Stephens.

Il team è stato altresì composto dai Counsel Giannalberto Mazzei e C.J. Chido e dai Senior Associate Gabriela Roque, Irene De Beni, Roberta Sturiale, Arcangelo Pecchia e Antonella Barbarito e dagli Associate Beatrice D'Amato, Sergio Napolitano, Cesare Fossati, Rohan Inamdar e Noemi D'Alessio.

Snam ha seguito l'operazione con un team inhouse composto dagli avvocati Umberto Baldi, Lorenzo Marcelli Flori, Salvatore Branca, Claudia Fanelli, Erica del Barba e Gabriella Ungaro.

Golar, nell'operazione di vendita della Target, è stata assistita da Wikborg Rein LLP, con un team composto dal Partner Jonathan Goldfarb e dal Senior Associate Nikhil Datta.

"Siamo felici di aver assistito Snam in questa operazione che rappresenta un importante passo per aumentare la sicurezza e la diversificazione delle forniture ener-



Michele Autuori

getiche italiane. L'operazione è stata portata a termine in modo efficiente, in tempi strettissimi e in condizioni di mercato competitive, e dimostra l'impareggiabile forza del dipartimento marittimo globale di WFW e il lavoro di squadra senza eguali tra le varie practice e gli uffici del network di WFW", ha concluso l'avvocato Michele Autuori.



Il sesto pacchetto di sanzioni comunitarie alla Russia: blocco al petrolio

La Commissione UE ha specificato che sono oggetto del divieto solo i prodotti russi, non essendo prevista nessuna restrizione per i prodotti petroliferi che si limitino a transitare. Il commento dell'avvocato Sara Armella

La notizia è sicuramente nota: il sesto pacchetto di sanzioni UE verso la Russia, a seguito del protrarsi del conflitto con l'Ucraina, non fa altro che aggravare la situazione del paese guidato da Vladimir Putin, ma per sapere come si articoleranno in concreto le nuove restrizioni abbiamo approfondito il tema con il commento dell'avvocato Sara Armella, dello studio 'Armella & Associati'.

“Nuove restrizioni al commercio internazionale e alla prestazione di servizi verso controparti russe. Sono queste le maggiori novità stabilite nel ‘sesto pacchetto’ di sanzioni UE verso la Russia. Il Regolamento UE 2022/879 ha, infatti, introdotto nuove limitazioni alle importazioni di petrolio russo, ma ha anche ampliato la lista dei prodotti ‘quasi dual use’, vietando l’export di numerosi prodotti chimici e stabilendo il divieto di fornire assistenza contabile, fiscale e amministrativa gestionale verso persone fisiche o giuridiche stabilite in Russia”, esordisce l’avvocato. “A partire dal 4 giugno, è vietato, per gli operatori europei, concludere contratti di fornitura aventi ad oggetto prodotti petroliferi indicati nell’all. XXV del Reg. Ue 833/2022. Fino al 5 dicembre 2022 è, tuttavia, ancora possibile per gli operatori importare petrolio greggio russo in adempimento a contratti conclusi in precedenza al 4 giugno 2022 o per operazioni un tantum, a condizione che sia notificata alla Commissione UE l’esecuzione del nuovo contratto entro 10 giorni dalla conclusione. In caso di importazioni di petrolio raffinato, invece, il termine ultimo per l’importazione è individuato nel 5 febbraio 2023. Non sono inclusi nei divieti, tuttavia, le importazioni di petrolio greggio proveniente dagli oleodotti diretti verso l’Unione europea, le quali saranno possibili fino a una successiva pronuncia del Consiglio UE”, prosegue ancora Sara Armella.

“La Commissione UE ha, inoltre, previsto ulteriori esenzioni, stabilendo speciali tempistiche per l’introduzione del blocco all’import, per Bulgaria, Repubblica Ceca e Croazia.

Sotto un profilo operativo, la Commissione UE ha espressamente specificato che sono oggetto del divieto esclusivamente i prodotti russi, non essendo prevista nessuna restrizione per i prodotti petroliferi provenienti da Paesi terzi che si limitino a transitare nel

le, tributaria o di revisione dei conti, nonché attività amministrativa o di pubbliche relazioni, verso il governo russo o persone giuridiche, entità o organismi stabiliti in Russia qualsiasi attività, sia in forma diretta che indiretta. Sono, tuttavia, fatte salve le obbligazioni derivanti da un contratto concluso in precedenza al 4 giugno 2022, purché siano adempiute entro il 5 luglio 2022 e la possibilità di fornire i servizi strettamente necessari in un



territorio della Federazione russa. Al contrario, il Regolamento 879/2022 prende espressamente in considerazione le triangolazioni intra-UE, vietando che i prodotti importati siano successivamente esportati verso altri Paesi dell’UE, aggirando così le sanzioni previste”, scrive ancora l’avvocato cassazionista.

“Il ‘sesto pacchetto’ comprende, tuttavia, anche modifiche alle sanzioni precedentemente stabilite, nonché l’introduzione di nuovi divieti nella prestazione di servizi. In particolare, è stato previsto un generale divieto di fornire servizi di assistenza contabi-

procedimento giudiziario o l’attività eseguita nei confronti di soggetti russi controllati da società stabilite in uno Stato membro” sostiene ancora l’avvocato savonese.

“Di particolare importanza è, inoltre, l’aggiunta tra i prodotti quasi dual-use, ritenuti come strategici per la crescita militare russa, di numerosi prodotti chimici esplicitamente elencati nell’all. VII del Reg. 833/2014. Sono state inoltre integrate con diversi istituti di credito e con nuove persone fisiche, le black list dei soggetti inclusi nelle sanzioni soggettive UE”, conclude l’avvocato Armella.

Il Lloyd's Register approva la tecnologia di limitazione della potenza di Neda Maritime

Il sistema sarà installato a bordo della petroliera Aragona da 319.000 dwt, in vista delle imminenti normative EEXI



Il Lloyd's Register ha approvato il primo sistema Shaft Power Limitation (ShaPoLi) che sarà installato a bordo di una grande nave petroliera: la Aragona, unità da 319.000 dwt, gestita da Neda Maritime Agency.

Il sistema, che è stato sviluppato da SELMA in collaborazione con il dipartimento tecnico delle navi cisterna di Neda Maritime Agency Co Ltd, consentirà il pieno utilizzo della potenza del motore disponibile ai sensi dell'imminente regolamento EEXI (Energy Efficiency Existing ship).

Il sistema ShaPoLi utilizza i sensori di coppia dell'albero dell'elica e di velocità di rotazione per calcolare e limitare automaticamente la potenza sviluppata per conformarsi al fascicolo tecnico approvato da LR, fornendo al contempo funzionalità di registrazione e esclusione di emergenza, in linea con

la normativa MEPC335[76].

“Con la regolamentazione EEXI a portata di mano, c'è una sfida crescente intorno all'efficienza e siamo orgogliosi di offrire la nostra esperienza, assicurando che i nostri clienti affrontino al meglio i requisiti imminenti in modo sicuro ed efficiente”, ha affermato Haris Fanaradellis, responsabile dell'ufficio di supporto tecnico per il Sud Europa per Lloyd's Register.

“Il sistema SELMA ShaPoLi è un sistema di controllo intelligente pionieristico che fornisce un metodo robusto e funzionale per controllare la potenza dell'albero sviluppata, interfacciato perfettamente con il controllo del motore principale esistente della nave, mantenendo allo stesso tempo le caratteristiche di sicurezza originali. Il sistema contribuisce al miglioramento del consumo di carburante e, a sua

volta, alla riduzione delle emissioni di CO₂”, ha affermato il dott. Panos Deligiannis, direttore tecnico delle cisterne presso Neda Maritime Agency Co Ltd. Le linee guida per lo sviluppo di una limitazione della potenza dell'albero/motore sono state adottate dal MEPC335[76] nel giugno 2021 nell'ambito della strategia a breve termine per la riduzione delle emissioni di gas serra dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Neda Maritime Agency Co. Ltd. ha sede nel Pireo e gestisce 26 moderne navi cisterna e portarinfuse per un totale di circa 4 milioni di tonnellate di portata lorda. SELMA è una società di ingegneria/produzione, fondata nel 1987 e specializzata nella progettazione, nello sviluppo e nell'installazione di sistemi avanzati di controllo marittimo.

Lloyd's Register e Blue Sea Power aderiscono al progetto di transizione energetica per tre isole greche non interconnesse (NII)

Kos, Lesbo e Chios potranno contare su tre chiatte FSRP, soluzioni energetiche integrate galleggianti, progettate per fornire energia continua ininterrotta. L'accordo è stato firmato durante Posidonia 2022



Lloyd's Register e Blue Sea Power hanno firmato un accordo quadro per fornire servizi di classificazione e assicurazione a tre chiatte galleggianti di stoccaggio, rigassificazione e generazione di energia (FSRP) e inizialmente forniranno il contratto di servizio AIP (Approval in Principle) al contratto Pre-FEED (Preliminary Front End Engineering and Design) consegnato da Houlder, per un progetto di miglioramento delle infrastrutture offshore per le energie alternative, inizialmente nelle isole della Grecia e poi in altre Global Locations. Il progetto, primo nel suo genere, fornirà tre chiatte FSRP per Kos, Lesbo e Chios. Le chiatte FSRP funzionano come centrali galleggianti integrate e sono progettate per fornire energia continua ininterrotta. La licenza di produzione di energia elettrica rilasciata dall'Autorità di regolamentazione greca (RAE) è valida fino al 2056. Nell'ambito del progetto, Lloyd's Register classificherà e contribuirà alla conformità normativa e di sicurezza verso

la licenza operativa finale, coinvolgendo sia le autorità per l'energia, l'ambiente e la navigazione.

Nell'ottica di una direzione di decarbonizzazione, per sostituire le centrali elettriche autonome HFO/diesel, e per ottemperare alle ultime norme sulla tassonomia dell'UE, le chiatte FSRP utilizzeranno GNL (gas naturale liquefatto) e, infine, bio-GNL nei serbatoi di stoccaggio. I tre esemplari avranno anche la flessibilità per supportare la capacità di miscelazione di H₂, dando un importante segnale di come l'energia offshore e la transizione marittima possano virare verso combustibili più sostenibili.

“Lloyd's Register è orgogliosa di segnare l'inizio del ciclo di approvazione di questo progetto firmando il contratto Pre-FEED/AIP. Questa intesa, in collaborazione con Blue Sea Power, fornirà energia a prezzi accessibili con un programma di sviluppo rapido, contribuendo a collegare le reti elettriche delle tre isole ed è un grande passo avanti sulla

strada verso l'energia offshore alternativa”, ha dichiarato Anna Apostolopoulou, Direttore Global Floating Offshore Installations (FOI), Lloyd's Register.

“Blue Sea Power è orgogliosa di portare avanti la soluzione energetica integrata FSRP come parte della transizione energetica secondo le regole della tassonomia dell'UE, come investimento ecologico, fornendo una soluzione flessibile, ripetibile e solida per le isole greche NII. La collaborazione con Lloyd's Register in qualità di consulente tecnico e di classificazione di primo livello garantisce l'integrità tecnica della nostra soluzione innovativa”, ha affermato Konstantinos Mitropoulos, CEO di Blue Sea Power.

Il Pre-FEED/AIP è stato firmato durante una cerimonia presso lo stand LR's Posidonia 2022 ad Atene, in Grecia, da Konstantinos Mitropoulos e Mark Graham di Blue Sea Power e Nikolaos Tsatsaros, Sean Van der Post, Panos Mitrou, Loukas Goulas e Anna Apostolopoulou del Lloyd's Register.

Lloyd's Register e Samsung Heavy Industries firmano un MoU per costruire una nave autonoma

Il SAS (Samsung Autonomous Ship) può essere installato su un sistema navale accanto ad altri software e valuta i rischi di collisione attorno a una nave, controllando al contempo la direzione e la velocità per evitare oggetti

Lloyd's Register e Samsung Heavy Industries hanno firmato un Memorandum of Understanding (MOU), durante Posidonia 2022, per sviluppare un progetto autonomo di nave pronta per supportare la digitalizzazione marittima e la crescente domanda di vantaggi operativi con una maggiore autonomia.

Il SAS (Samsung Autonomous Ship), infatti, è un sistema di navigazione autonomo che integra le attuali apparecchiature di navigazione, come ECDIS con TCS (Track Control System), RADAR, CONNING e BMS telecomandato, con il nuovo sistema SVISION® di Samsung Heavy Industries, utilizzando la tecnologia per eliminare l'errore umano che rappresenta la maggior parte degli incidenti marittimi. SAS può essere installato facilmente su un sistema navale accanto ad altri software e valuta i rischi di collisione attorno a una nave, controllando al contempo la direzione e la velocità di una nave per evitare oggetti.

Insieme al MOU, Lloyd's Register certificherà il SAS di Samsung Heavy Industries con il nuovo sistema SVISION® utilizzato come parte del progetto di nave pronta autonoma. Anche la SVESSEL® CBM (Condition Based Maintenance) di SHI, che esegue automaticamente attività di misurazione e diagnosi sulle navi, sarà certificata come parte del progetto di sviluppo congiunto. Ciò supporterà la manutenzione fornendo il rilevamento remoto dei guasti dei macchinari.

Il ruolo di Lloyd's Register, nell'ambito del MOU, sarà quello di eseguire studi cooperativi sui sistemi autonomi in autonomia di navigazione, comprese le procedure di messa in servizio, le linee guida per i sistemi autonomi, le attivi-



tà di verifica e convalida. Ciò sosterrà Samsung Heavy Industries con lo sviluppo e l'implementazione di successo del suo sistema autonomo.

Lloyd's Register ha anche annunciato la certificazione del sistema di registro elettronico digitalizzato SVESSEL® eLogbook di Samsung Heavy Industries a Posidonia 2022, sostituendo i registri di navigazione cartacei con l'immissione automatizzata dei dati dal viaggio, insieme a una dichiarazione di fatto per la soluzione SVESSEL® CII di SHI che offre monitoraggio e report in tempo reale di CII in risposta alle normative IMO (Organizzazione marittima internazionale) sui gas serra.

“Guidare la trasformazione del nostro settore inizia con partnership come questa che supportano la crescente

domanda di vantaggi operativi, come maggiore efficienza, carichi di lavoro ridotti per l'equipaggio e prestazioni di sicurezza più elevate grazie a una maggiore autonomia. Siamo orgogliosi di lavorare con Samsung Heavy Industries allo sviluppo e all'implementazione delle loro capacità autonome”, ha dichiarato Nick Brown, CEO di LR Group.

“Siamo lieti di collaborare con Lloyd's Register allo sviluppo di Autonomous Ready Technologies. Questa lunga e buona partnership dalla prima trasformazione digitale alla tecnologia Autonomous Ready è concreta e dovrebbe essere una chiave importante per l'evoluzione delle industrie marittime”, ha affermato Jin-Taek Jung, President & CEO, Shipbuilding Sales Engineering Team di Samsung Heavy Industries.

Logistica e trasporti alle prese con la difficile partita della decarbonizzazione: il punto all'Hydrogen Expo di Piacenza

Porti, aeroporti, operatori e consulenti si sono confrontati sulle opportunità e sulle sfide connesse alla diffusione dell'H2 come fuel green per ridurre l'impatto ambientale del settore

di Francesco Bottino

Piacenza - I trasporti, specie quelli pesanti, e in generale le operazioni logistiche sono considerati tra i settori 'hard to abate', ovvero quelli più difficili da decarbonizzare poiché spesso risulta complessa e non conveniente un'elettrificazione diretta e completa.

Per questo è necessario trovare strade alternative, una delle quali – ormai paiono esserci pochi dubbi a riguardo – sarà costituita dall'idrogeno e dai suoi derivati.

Che i player del comparto guardino (anche) in questa direzione, lo hanno confermato i relatori del convegno 'Il ruolo strategico dell'idrogeno negli hub multimodali: porto, interporto e aeroporto – Le opportunità strategiche e le sfide tecnologiche', svoltosi nell'ambito della [fiere Hydrogen-Expo in corso a Piacenza](#) (organizzata da Mediapoint & Exhibitions) e moderato dal direttore di *Ship2Shore*, Angelo Scorza, in 'tandem' con Cristina Maggi, Direttrice di H2IT, l'Associazione Italiana Idrogeno e Celle a Combustibile.

Dal tenore degli speech è apparso subito chiaro come i porti, hub multimodali – e in futuro energetici – per eccellenza, possano costituire un campo ideale per la sperimentazione dell'utilizzo di idrogeno, anche se – ha sottolineato Francescalberto De Bari, responsabile dei progetti europei e dell'innovazione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale – è necessario partire dalle basi, "perché spesso le authority non hanno la necessaria competenza in materia, cosa che genera scetticismo". Per questo l'ente labronico ha deciso di affidarsi ad un partner come The European House Ambrosetti, con cui ha definito un primo blueprint sull'utilizzo di H2 in ambito portuale, "finalizzato ad immaginare un percorso coordinato, fatto di varie iniziative collegate e integrate tra di loro, che possa rendere i nostri porti delle hydrogen valley e che non comporti invece la realizzazione delle tipiche 'cattedrali nel deserto' come spesso avvenuto nel nostro Paese".

L'authority in questo senso può svolgere un ruolo di facilitatore e di aggregatore di



esperienze e progettualità, senza dimenticare – ha aggiunto De Bari – "che porti come Livorno e Piombino possono diventare hub per l'import di idrogeno dalle rotte internazionali, un ruolo con cui ci stiamo proponendo al MISE e al MIMS, perché su questo fronte è necessaria una strategia nazionale".

Una doppia veste per i porti, che quindi potranno diventare hydrogen valley ma anche snodi per l'import di H2, come confermato dalla Responsabile Innovazione e Mobilità Sostenibile del gruppo Sapio, storica azienda di Monza che da oltre 100 anni si occupa di idrogeno e che a porto Marghera, "dove abbiamo un nostro sito produttivo dal 1985", ha firmato un accordo di collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale e con Hydrogen Park "che prevede la realizzazione di un impianto di produzione di idrogeno rinnovabile, in un'area già individuata all'interno del nostro stabilimento". Ma l'azienda sta anche valutando "la possibilità di importare, proprio tramite lo scalo del capoluogo veneto, ammoniac green prodotta in Ara-

bia Saudita dal nostro socio Air Products (azionista di Sapio col 49%) nell'ambito del progetto NEOM".

Le aziende italiane sono attive nella sperimentazione dell'idrogeno non soltanto in patria. Giovanni Di Ilio di ATENA ha infatti raccontato lo sviluppo del progetto europeo H2Ports, il cui obiettivo "è quello di sperimentare l'impiego di H2 per l'alimentazione di due mezzi portuali nello scalo spagnolo di Valencia. Il sistema sarà formato da un impianto mobile per il rifornimento, da una reach stacker per la movimentazione dei container con propulsione a fuel cell fornita da Hysper e operativa nel Valencia MSC Terminal, e da uno yard tractor per la movimentazione dei carichi rotabili, anch'esso a fuel cell, fornito da Terberg e destinato al Valencia Terminal Europa del gruppo Grimaldi".

ATENA ha seguito la conversione del powertrain del trattore portuale, "che sarà dotato di una cella a combustibile da 70 Kw, con efficienza del 57%, alimentata dall'idrogeno contenuto in 4 serba- > 55

> 54

tori delle capacità complessive di 13 Kg, e di una batteria da 25 Kwh”.

Il risparmio in termini di CO2, se queste applicazioni dovessero diffondersi su larga scala, sarà importante, “basti pensare che nel solo terminal di Grimaldi a Valencia arrivano 550 navi all'anno, e su ognuna di esse operano dai 6 ai 12 trattori. Se tutti fossero a idrogeno, ogni anno – ha concluso Di Ilio – si potrebbero evitare emissioni di anidride carbonica per 500 tonnellate, e di Nox per 5 tonnellate”.

Simone Ursino del RINA ha quindi sottolineato l'importanza che gli hub multimodali, “essendo per natura chiamati a mettere a disposizione degli operatori dei trasporti le forniture energetiche”, avranno nel processo di decarbonizzazione del settore, “favorendo anche l'introduzione dell'idrogeno come fuel green”. Il gruppo genovese è coinvolto in numerosissimi progetti che puntando proprio in questa direzione, “tra cui, solo per citare un esempio, l'OLGA EU Project, in cui collaboriamo con oltre 56 soggetti europei

e nell'ambito del quale stiamo lavorando alla decarbonizzazione dell'aeroporto di Malpensa, dove verrà installato un elettrolizzatore per produrre H2”.

Restando in tema di aviazione, Gabriele Restsaldo di Sagat, la società che gestisce l'aeroporto di Torino, ha illustrato il progetto Tulips: “Installeremo una piccola smart grid pilota in grado di gestire l'intero ciclo, composta da pannelli fotovoltaici, un elettrolizzatore, sistemi di stoccaggio dell'idrogeno e fuel cell in grado di essere alimentate da un mix di GNL e H2. L'obiettivo è quello di massimizzare l'autoconsumo di energia rinnovabile, sfruttando diversi sistemi di accumulo. L'iniziativa è portata avanti in collaborazione con Snam, e verrà probabilmente replicata su scala dimensionale maggiore”.

Ma anche i trasporti terrestri stanno facendo la loro parte, e in particolare alcune aziende come LC3 Trasporti, da sempre attenta all'ambiente: “Fin dal 2014 abbiamo iniziato ad utilizzare i primi ca-

mion a GNL e lo scorso anno abbiamo preso in consegna i primi 3 mezzi pesanti full-electric attivi in Italia”. Una modalità, quest'ultima, che certamente azzeri le emissioni (quelle dirette, quantomeno; ndr) ma che limita il raggio d'azione: “I truck a batteria hanno un'autonomia di 200 Km e tempi di ricarica piuttosto lunghi, mentre con le fuel cell di idrogeno l'autonomia sale a 600 Km e le soste per il refueling si accorciano notevolmente”. Per questo LC3 sta puntando proprio sull'idrogeno, anche se la transizione sarà graduale e non certo immediata, anche perché – ha ricordato Berrettini – “il problema attuale è la carenza di stazioni di rifornimento per questo combustibile”. Una situazione ben nota, rimarcata durante il convegno anche da Cristina Maggi di H2IT: “In Italia sono solo 3 le HRS (Hydrogen Refueling Station) attive attualmente, mentre in Germania sono già 90 e dovrebbero arrivare a 100 entro il 2025. Abbiamo quindi ancora molto lavoro da fare in questa direzione”.



A Piacenza Expo una doppia fiera che è andata a tutto idrogeno

Organizzatori soddisfatti per il successo di pubblico e per la presenza degli addetti ai lavori alle due kermesse dedicate ai settori Oil, Gas & Water e Idrogeno, con *endorsement* dell'ex ministro De Micheli e le prime innovative macchine della transizione ecologica in bella mostra. Annunciata la 2° edizione di Hydrogen Expo a maggio 2023 con Awards assegnati al Gala Dinner

di Angelo Scorza

Piacenza - Grande affluenza di pubblico e addetti ai lavori già nella giornata inaugurale della seconda edizione del Pipeline & Gas Expo (PGE), la mostra-convegno al Padiglione 1 interamente dedicata ai settori del Mid-Stream e delle reti distributive dell'Oil & Gas, ma anche di quelle idriche; e della prima edizione dell'Hydrogen Expo (HE) al Padiglione 2, la kermesse rivolta al comparto tecnologico per lo sviluppo della filiera dell'idrogeno.

Al taglio del nastro delle due manifestazioni, in programma per 3 giorni, l'ex Ministro Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, il Presidente di Confindustria Piacenza, Francesco Rolleri, l'Assessore all'Ambiente e Mobilità del Comune di Piacenza, Paolo Mancioffi e naturalmente Fabio Potestà, Direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice degli eventi.

Con 200 espositori accreditati, le due mostre-convegno sono state volutamente concepite da negli stessi giorni e in spazi attigui per favorire la creazione di un network produttivo, per offrire cioè un terreno di incontro e scambio sinergico tra produttori e operatori del mondo Oil, Gas & Water (PGE) e i protagonisti della filiera dell'idrogeno (HE).

A porre l'accento sulla centralità di una risorsa come l'idrogeno in chiave am-



bientale nei piani del governo la stessa De Micheli.

“Il governo ha fatto investimenti importanti sotto il profilo della riconversione massiccia verso l'utilizzo dell'idrogeno. Durante la redazione del testo del PNRR Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è stato previsto, su tutto il fronte trasportistico, il finanziamento di progetti di mobilità ad idrogeno: penso per esempio alla sperimentazione sulle linee ferroviarie, alle aziende che stanno sperimentando le motrici di movimento ad idrogeno nei porti, agli aerei

e ai porti”.

Secondo la politica piacentina, “l'Unione Europea prevede un massiccio investimento sul trasporto dell'idrogeno ma anche sui depositi, soprattutto nei luoghi dove l'idrogeno potrà essere utilizzato per la mobilità; ad esempio, Airbus ha già annunciato un prototipo di aereo ad idrogeno per il 2035, ma anche il trasporto marittimo beneficerà di questa nuova opportunità. Sono orgogliosa, da Ministro dei Trasporti che ha pesantemente finanziato gli studi sull'idrogeno, che la mia città, abbia deciso di essere la prima città ad organizzare una grande fiera nella quale potremo discutere della ricerca già applicata sull'utilizzo dell'idrogeno” ha concluso De Micheli.

Le due fiere mirano a sviluppare sinergie tra due mondi che hanno numerosi punti di contatto: le imprese coinvolte nella progettazione, costruzione e manutenzione di gasdotti, oleodotti e acquedotti, reti di distribuzione gas (primarie e secondarie) e idrica e i relativi fornitori di impianti, macchine, attrezzature e materiali e i player della filiera dell'idrogeno.

“A Piacenza abbiamo una grandissima tradizione per quello che riguarda l'Oil & Gas”, sottolinea Rolleri. “Siamo > 57





> 56

la provincia nella quale questo comparto è nato e credo dunque, che queste nuove iniziative che riguardano l'idrogeno stiano avendo luogo proprio nel posto giusto. L'esperienza decennale e la rete di fornitori strutturata e competente di cui disponiamo sono a disposizione di tutte le aziende che credono in questa nuova opportunità".

"I comparti coinvolti nelle due rassegne inaugurate oggi sono strategici per Piacenza" aggiunge Mancioffi. "A Piacenza abbiamo la fiera Oil & Gas, che ha una valenza internazionale. Oggi, in particolare con l'idrogeno, siamo un passo avanti e stiamo dimostrando di essere sul pezzo".

Grande soddisfazione è stata espressa da Potestà. "Il primo giorno di una manifestazione regala sempre una grande

emozione, soprattutto quando si inaugurano due kermesse unite, completamente nuove e che guardano al futuro. PGE è una fiera interamente dedicata al comparto delle imprese che progettano, costruiscono e si occupano della manutenzione di gasdotti, oleodotti, metanodotti e degli impianti di trasporto dell'acqua. Ci siamo poi accorti della fortissima sinergia che può esserci tra questo comparto e il mondo dell'idrogeno, così abbiamo concepito HE. Per questo motivo le due kermesse si svolgono in contemporanea, così da massimizzare le opportunità di confronto e lo sviluppo di rapporti di lavoro tra le imprese dei due settori" ha concluso l'organizzatore genovese.

Fondamentale per la creazione di questo network produttivo il fitto palinse-

sto di incontri, workshop e convegni che affianca le due kermesse piacentine.

Ed anche la seconda giornata è stata ricca di soddisfazioni.

La transizione ecologica è già iniziata nei padiglioni delle due fiere, come dimostra la caldaia domestica a idrogeno Hydro presentata dalla start-up pisana E.HY. Energy Solution, tra pochi mesi in commercio: "Questa macchina produce energia elettrica fino ad un massimo di 6kw in 5-6 minuti, in alternativa ha una costante di 5kw" spiega Marco Bertelli, CEO e inventore del brevetto valutato in 200 milioni di euro, "mentre per quanto riguarda la parte termica, produce 31.000 Kcal. A livello economico permette di risparmiare i costi legati alle bollette dell'energia e del gas e sono sufficienti 600 euro all'anno per la manutenzione e l'approvvigionamento dei combustibili (acqua distillata e bioetanolo). La nostra caldaia non prevede alcuno scarto: l'acqua residua viene utilizzata per acqua sanitaria ed acqua da riscaldamento. La produzione è partita in questi mesi e produrremo circa 50-60 macchine entro la fine di agosto e poi a Pisa avremo una produzione costante di 20 macchine al giorno. Nello stabilimento situato in Friuli la produzione potrà triplicare e ciò consentirà di coprire la richiesta italiana".

Esempio perfetto della positiva osmosi tra le due fiere appaiate è Drillmec, uno dei principali fornitori di attrezzature per ricerca petrolifera e geotermica a livello globale, che ha presentato Idrogena, la sua start-up dedicata all'idrogeno. "Lo sviluppo della tecnologia cui stiamo pensando per l'idrogeno deriva dalla sfruttamento del gas metano e quindi ha una forte correlazione con quella che è la nostra storica esperienza e conoscenza del settore" spiega Simone Trevisani, CEO.

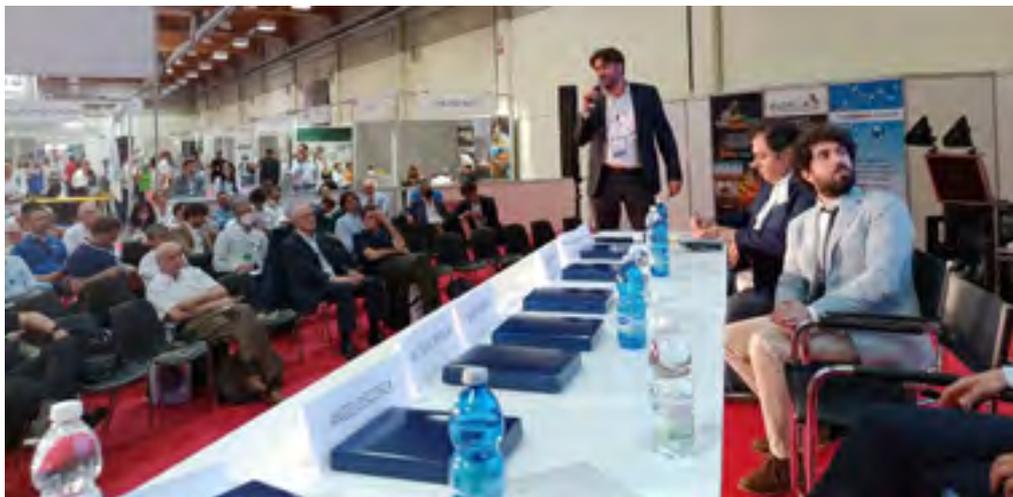
"Riusciamo a utilizzare la stessa supply chain per proporre ai nostri clienti > 58



Potestà

> 57

questo passaggio energetico, che riteniamo fondamentale, sia per quello che siamo vivendo in Europa e nel mondo in questo momento, sia per la vita stessa della società, che deve pensare anche al futuro a medio o lungo termine. Ci siamo impegnati, grazie all'approvazione del gruppo indiano al quale Drillmec oggi appartiene, in forti investimenti dedicati a questo tipo di ricerca. Sappiamo che, come ogni tipo di start-up, richiede un tempo, non promettiamo nulla nel breve, ma sicuramente abbiamo la possibilità di essere collocati nel pa-



norama italiano e europeo, come leader tecnologico per lo sviluppo della produzione dell'idrogeno. Inoltre l'India è un grande sviluppatore dell'idrogeno, l'Italia anche, quindi abbiamo creato un gemellaggio dalle grandi potenzialità future".

Per Marco Laurini, CEO della Laurini Officine Meccaniche, società leader nell'escavazione di pipeline, la contaminazione tra la filiera dell'Oil, Gas & Water e quella dell'idrogeno è un dato assodato. "Esiste una reale possibilità di un'importante sinergia in futuro tra i nostri due mondi, perché comunque anche l'idrogeno dovrà essere trasportato tramite dei tubi".

La transizione ecologica passa anche per le innovazioni che migliorano l'esistente, come i manicotti restringenti che salvano le tubazioni già posate dalla corrosione, evitando perdite di acqua e olio. Come spiega Giorgio Dones, Responsabile divisione commerciale di TESI Spa: "Il nostro prodotto principale sono le fasce termo restringenti che vengono applicate sui giunti di saldatura delle tubazioni per ripristinare il rivestimento di linea. La funzione più importante

è dare una protezione anticorrosiva, ma anche meccanica all'integrità del tubo. Questo ne allunga notevolmente la vita utile, sia fuori terra, sia sotto terra che in mare. Nel sistema della pipeline, il rivestimento interno del tubo, la qualità e lo spessore dell'acciaio con cui è costruito e il rivestimento di linea creano un sistema protetto, per avere una tubazio-

ne performante il più a lungo possibile". La principale novità presentata da Europipeline Equipment è Performer 720, side-boom di taglia intermedia, che punta sulla sicurezza e sull'abbattimento delle emissioni. "La nostra macchina ha due caratteristiche importanti: la prima riguarda il pacchetto elettronico di sicurezza, dotato di ogni sistema di salvaguardia dell'operatore anche in caso di errore umano", dice Matteo Dondeo, Direttore commerciale. "L'altra, brevettata, è il sistema di sgancio dei cingoli. Ciò rende il trasporto del macchinario più semplice, economico e a minor impatto ambientale".

Secondo Lorenzo Stocchino, delegato sezione energia ANIMP e membro dell'Advisory Board di HE, "la collaborazione tra player è fondamentale per affrontare la transizione ecologica. Come Associazione abbiamo l'obiettivo di lavorare per i nostri associati, indicando loro i nuovi trend e le nuove linee guida utili a capire dove investire. La nostra associazione è aperta a collaborazioni con altre realtà poiché, per affrontare le grandi sfide che abbiamo di fronte, abbiamo bisogno di collaborare. Abbiamo iniziato a lavorare > 59



> 58

insieme ad ANIE Energia, H2IT, OICE e ANIMA Confindustria, per infondere più forza ai nostri associati. Dal punto di vista dello stato tecnologico, le nostre società sono già pronte alla sfida della transizione energetica. Ci sono soluzioni ready-for-use o H2-ready alle quali occorrono solamente alcune implementazioni. Per raggiungere tale obiettivo servirà una stabilità strategica e direzionale da parte di tutte le realtà coinvolte, in modo tale da poter concentrare gli investimenti nella direzione giusta". "Ogni operatore delle filiere dell'Oil, Gas & Water e della filiera dell'idrogeno venuto a Piacenza in questi giorni ha trovato le risposte a tutte le proprie ne-



gen Expo l'anno prossimo tornerà in lieve anticipo, dal 17 al 19 maggio 2023, con la seconda edizione - sempre negli spazi del Piacenza Expo - e una grande novità: "Collateralmente all'esposizione, e come tradizione a tutti i nostri eventi specialistici, verranno assegnati anche i primi Hydrogen Awards, che saranno conferiti nel corso di un evento di gala in una delle bellissime location piacentine" ha detto l'imprenditore genovese commentando anche così: "i dati che abbiamo registrato sull'afflusso del pubblico sono molto incoraggianti, soprattutto per quanto riguarda HE, dove il numero dei visitatori è stato veramente massiccio, tenendo conto che si trattava della prima edizione della mostra-mercato. E la prossima edizione tra meno di 12 mesi sarà ancora più grande e internazionale."

cessità" commenta soddisfatto Potestà. "Non c'è a livello italiano né europeo una fiera che possa vantare una quantità di macchine e attrezzature innovative simile a quella che è stata presentata al PGE e all'HE".

La chiusura della 3-giorni piacentina ha permesso agli organizzatori di stilare un bilancio più che lusinghiero: oltre 5 mila visitatori tra 8 e 10 giugno hanno varcato i cancelli dei padiglioni 1 e 2 del Piacenza Expo; 200 gli espositori accreditati; 10 le conferenze e workshop; oltre 60 i patrocini raccolti dai due eventi, tra cui quelli di 3 Ministeri (Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Ministero della Transizione Ecologica).

Un successo tale da indurre un entusiasta Potestà ad annunciare che Hydro-



Ghiaccio vivo per la flotta italiana che ricerca bene ai poli artici

Mentre l'ice-breaker Laura Bassi rientra a Trieste dopo la missione in Antartide, la Alliance è salpata verso il Mar Glaciale Artico per una nuova missione High North

È arrivata a Trieste per una breve sosta - prima dello spostamento in cantiere - la Laura Bassi.

L'unica nave rompighiaccio oceanografica da ricerca italiana, proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale OGS, è rientrata in Italia per la normale attività di manutenzione, dopo l'impegnativa missione antartica.

La nave arriva in patria dopo oltre 8 mesi di missione antartica dove sono stati svolti 110 giorni operativi. La conclusione della campagna antartica è avvenuta l'11 aprile a Lyttelton in Nuova Zelanda e, dopo 42 giorni di navigazione e uno scalo al porto di Ravenna, l'unità è arrivata a Trieste. La rompighiaccio ha completato la terza spedizione al Polo Sud nell'ambito della XXXVII spedizione del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide PNRA, finanziato dal Ministero dell'Università e Ricerca e gestito dall'ENEA per la pianificazione e l'organizzazione logistica, e dal CNR per la programmazione e il coordinamento scientifico.

La sosta in bacino prevede anche il rinnovamento del laboratorio destinato all'oceanografia, la realizzazione di un altro laboratorio nonché di un sistema speciale di messa a mare della strumentazione scientifica.

Il tutto dovrà essere pronto per l'inizio di ottobre, periodo in cui la nave ripartirà per la XXXVIII Campagna Antartica del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide PNRA.



Nel 2021 la Laura Bassi è stata impegnata per 2 mesi nella sua prima missione di ricerca in Artico.

Agli antipodi dell'area di missione di quest'ultima sarà invece impegnata la Alliance, nave che porterà a bordo scienziati italiani diretti verso il Mar Glaciale Artico, alla ricerca di nuove scoperte dopo i successi già registrati.

Come informa l'Osservatorio Artico, lo scorso 21 maggio l'unità è salpata da La Spezia per una nuova puntata della High North, la missione italiana di ricerca scientifica nell'Artico attiva dal 2017, guidata dall'Istituto Idrografico della Marina di Genova.

Inserita come Action 35 nella cornice

del UN Ocean Decade, High North sta solcando il Mediterraneo per proseguire verso il porto norvegese di Tromsø con a bordo due missioni scientifiche: Nordic Recognized Environmental Picture 22 (NREP22) condotta dallo Science and Technology Organization - Centre for Maritime Research and Experimentation (STO-CMRE), e High North22 a guida dalla Marina Militare.

Quest'ultima ha come obiettivo effettuare ricerche mediante attività di mapping, campionamento, analisi ed osservazioni, per accrescere la conoscenza dell'area artica, studiarne i cambiamenti occorsi negli ultimi anni, l'evoluzione del clima nonché lo stato di salute del nostro pianeta.



Da Pomodoro a Papetti, il MIMS lavora al futuro prendendo ispirazione dall'arte contemporanea quale acceleratore degli impegni di Governo

Esposte 26 opere realizzate da 14 autori italiani nella sede istituzionale del dicastero di Porta Pia. Il Ministro Giovannini: "Qui immaginiamo e pianifichiamo infrastrutture sostenibili a beneficio della collettività"

di Marco Valentini

Roma - Nel mondo è in atto un processo di trasformazione epocale: la transizione ecologica e digitale stanno investendo e modificheranno irreversibilmente tutti i settori cruciali del sistema economico, produttivo e sociale.

L'Italia deve adeguarsi in fretta al cambiamento e uno dei ministeri maggiormente coinvolti in questo vortice è senza dubbio il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS).

Il titolare del dicastero, Enrico Giovannini, quasi a voler sottolineare e accompagnare in maniera anche simbolica il momento storico di cesura, ha fortemente sponsorizzato l'allestimento di una mostra di arte contemporanea all'interno di alcuni uffici della splendida sede istituzionale di Villa Patrizi.

L'inaugurazione dell'iniziativa è avvenuta alla presenza del ministro, dell'architetto e curatrice dell'esposizione Renata Cri-



Giovannini



'Non luogo', Alessandro Papetti

stina Mazzantini e del Capo di Gabinetto Alberto Stancanelli. Nell'incontro con la stampa, Giovannini ha sottolineato che "l'idea di contemporaneità e quella di futuro sono qualcosa di profondamente radicato all'interno di questo ministero, perché qui immaginiamo e pianifichiamo infrastrutture sostenibili a beneficio della collettività".

A dominare la scena della Sala del Comitato Speciale del Consiglio dei Lavori Pubblici, anche detta 'Parlamentino', c'è il quadro realizzato da Alessandro Papetti, 'Non luogo'.

Nell'opera, che come ha spiegato l'architetto Mazzantini rappresenta l'intermodalità, sono raffigurate le principali vie di comunicazione: strada, ferrovia, porto.

Per 'non luoghi' l'artista ha voluto intendere tutti quelli che noi attraversiamo in movimento; quando ci spostiamo in auto, in treno o in nave. Quella di esporre nel 'centro decisionale' del dicastero proprio questa tela, non è, evidentemente, una scelta casuale.

E a sottolinearlo è stato con queste parole lo stesso Giovannini: "Non voglio dire che abbia influito la presenza di quest'opera, anche se certamente ritengo che possa ispirare le nostre decisioni, però rilevo che il Comitato Speciale del Consiglio dei Lavori Pubblici ha impiegato soltanto 9 mesi a dare il via libera alla

Diga di Genova. Storicamente ci sarebbero voluti 4 anni e mezzo".

Il ministro ha poi così spiegato quale sia il suo rapporto con l'arte contemporanea: "Il mio approccio con l'arte contemporanea è dinamico e amo confrontarmi con le opere. Mi è capitato, mentre ammiravo un'opera di Salvador Dalì a Madrid, di ascoltare un gruppo di bambini con il loro maestro che gli chiedeva di descrivere cosa vedevano nel quadro. Le risposte erano sorprendenti, loro vedevano cose che non riuscivo a vedere".

"L'idea di esporre creazioni pittoriche, sculture e installazioni all'interno della sede del Mims, nasce da quanto realizzato dal Segretariato Generale della Presidenza della Repubblica con 'Quirinale Contemporaneo' e ha lo scopo di mostrare a chi frequenta il ministero e al pubblico in generale l'espressione dell'eccellente creatività italiana del periodo repubblicano e di arricchire le collezioni storiche già presenti in sede, esaltandone il pregio".

I lavori esposti sono 26 realizzati da 14 tra i più importanti artisti italiani che hanno iniziato la loro produzione dopo il 1946.

Tra gli altri, troviamo una scultura di Arnaldo Pomodoro, 'Colonna recisa trasversalmente', installata all'ingresso principale del MIMS e alcune opere di Emilio Isgrò, Maestro della 'cancellatura'.

Gli altri autori che impreziosiscono la mostra sono: Alessandro Papetti, Chiara Dynys, Giosetta Fioro- > 62



'Colonna recisa trasversalmente', Arnaldo Pomodoro

> 61

ni, Giovanni Frangi, Massimo Listri, Giulia Napoleone, Paola Pezzi, Michelangelo Pistoletto, Arnaldo Pomodoro, Pietro Ruffo, Sissi, Guido Strazza e Grazia Varisco.

Il 'Non luogo' di Papetti è stato donato al Ministero dall'autore, mentre le altre opere sono state concesse in comodato gratuito per un anno e mezzo rinnovabile. La mostra sarà aperta al pubblico una volta al mese, non appena verranno calendarizzate le date delle visite.

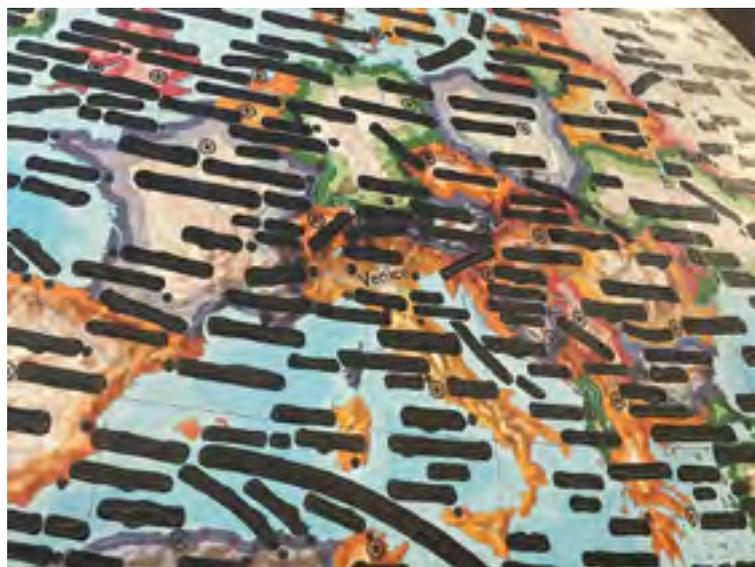
Ha voluto complimentarsi con il ministro per l'iniziativa il Segretario Generale della Presidenza della Repubblica, Ugo Zampetti, che ha ringraziato Giovannini "per essere stato il motore di "un'operazione che aiuta a favorire il rapporto delle istituzioni con il mondo della cultura, un elemento che consente di radicare



'Continenti', Emilio Isgrò

nei cittadini l'attaccamento alle istituzioni e quindi alla nostra Costituzione. Non si tratta di un'opera di musealizzazione delle istituzioni, né della creazione di esposizioni permanenti, ma si propone di inserire l'arte contemporanea nella vita delle istituzioni attuali e allo stesso tempo attivare un processo virtuoso, perché arricchire i palazzi delle nostre istituzioni con opere di artisti contemporanei significa renderle fruibili aprendole al pubblico. Due esperimenti già sono stati messi in cantiere, altri dovranno essere realizzati".

Un plauso è arrivato anche dal ministro della Cultura, Dario Franceschini, che ha voluto sottolineare come l'Italia abbia "investito moltissimo nella conservazione del patrimonio che ci



'Venice', Emilio Isgrò



'Italia di matite spezzate', Paola Pezzi

hanno lasciato le generazioni precedenti e poco sull'arte e l'architettura contemporanea. L'iniziativa del MIMS va nella direzione di valorizzare un patrimonio dello Stato. Investire sulla creatività dei grandi maestri e sui giovani talenti è un'idea molto intelligente che indicherà sicuramente la strada anche per altri ministeri e Istituzioni italiane. In questi anni abbiamo incrementato i capitoli spesa per l'acquisto di opere d'arte contemporanea perché è un modo per aiutare e far conoscere la creatività italiana. Lavoreremo sempre di più su questo aspetto e l'iniziativa del ministero indica la giusta direzione".



Renata Cristina Mazzantini, architetto e curatrice della mostra

La cura del ferro *Rail Freight Corridor Rhine-Alpine*

Il Gruppo europeo di interesse economico ha reso noto il rapporto annuale 2021: più traffico del 2020 ma meno del 2019. Intanto si lavora ai 'nodi' cruciali: su tutti, ERTMS e upgrade in tutti i 5 paesi attraversati dalla linea 'madre' Genova-Rotterdam

di Andrea Barbieri Carones

Più di 100 terminal, 3.900 km di corridoi ferroviari, 7 porti e il più lungo tunnel ferroviario al mondo. Questi i numeri del Rail Freight Corridor Rhine-Alpine (Genova - Rotterdam), Gruppo europeo di interesse economico formato da 7 aziende (tra cui RFI), che ha pubblicato il rapporto annuale sul 2021. Tutto incentrato sull'intermodalità tra navi e treni. Ossia 2 dei principali mezzi di trasporto tramite cui le merci viaggiano in tutto il mondo.

Del resto il Corridor Rhine-Alpine è un progetto che ha come obiettivo quello di incrementare e migliorare il trasporto cargo in Europa e di incoraggiare il trasferimento di container, rinfuse o merci dalla strada alla ferrovia.

I dati: nel 2021, il numero di treni transfrontalieri è aumentato del 7,84% rispetto al 2020, ma è sceso dello 0,3% rispetto al 2019. A calare è stata poi performance, sia per i treni passeggeri sia per quelli merci: la puntualità è passata dal 59% del 2020 al 52 dello scorso anno. Nel 2019 fu del 55%. Questo nonostante durante lo scorso anno ci sia stata l'apertura della Theemsweg route, nel porto di Rotterdam, un raccordo ferroviario di 4 chilometri che ha snellito la viabilità dei treni in quanto bypassa la strozzatura del Caland bridge.

Questo non è stato l'unico intervento di rilievo sulla linea Genova-Rotterdam: tra



Bellinzona e Luino (sul lago Maggiore, in provincia di Varese) è aumentata la capacità con l'apertura di una nuova stazione e con il raddoppio dei binari.

Fra i temi chiave del 2021 messi in campo da Rail Freight Corridor al coordinamento internazionale c'è un forte impulso all'ERTMS, il sistema di gestione del traffico ferroviario progettato per sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie ferrovie europee.

Altro dato rilevante (per l'Italia) è quello relativo all'andamento del trasporto merci tra la Penisola e la Svizzera, dove il traffico 2021 è aumentato del 7,2% rispetto al 2020 ma è sceso del 3% rispetto al 2019. Un andamento simile a quello tra la Confederazione e la Germania con percentuali del +5,5% e -3,7%.

Parlando invece di tonnellaggio trasportato attraverso le Alpi lungo questo corridoio, si vede come nel 2021 si sia toccata quo-

ta 37,9 milioni di tonnellate, calcolando sia la ferrovia sia la strada. Ossia 3,1 tonnellate in più (+8,8%) rispetto al 2020.

Osservando questi numeri si vede che il volume dei trasporti stradali è diminuito del 3,1% mentre quello su ferro è aumentato del 13,4% fino a toccare i 28,4 milioni di tonnellate, seconda performance di sempre dietro quella del 2016.

Nella presentazione, focus anche sui 3 porti chiave del corridoio che attraversa l'Europa da nord a sud. Ossia Rotterdam, Anversa e Genova. Paragonando il 2020 col 2019, nel primo, il volume totale della quota di transshipment è sceso dell'1,5%, la quota del trasporto stradale è salita dello 0,8%, quella delle vie d'acqua interne è calata dello 0,5% e quella del traffico ferroviario ha registrato un -0,3%.

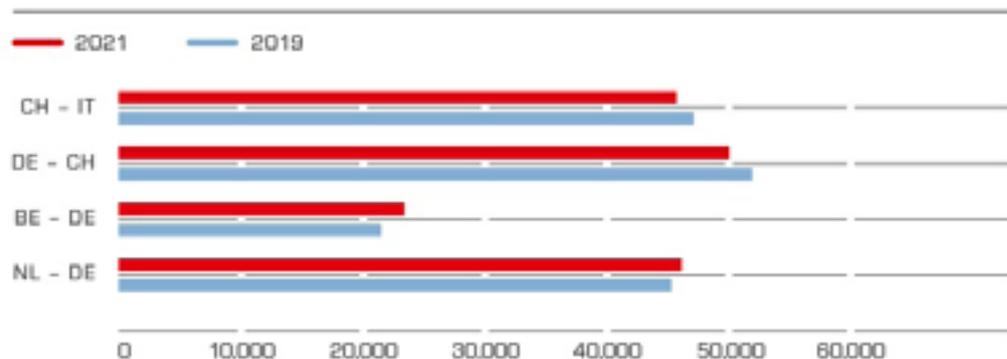
Nello scalo belga, la quota di transshipment è leggermente aumentata, fino a toccare il 39,8%. Stabile la quota del trasporto su strada, in calo quella dei treni, assorbita dall'aumento della quota fatta attraverso le vie d'acqua interne.

Sotto la Lanterna, nel 2020 il traffico del porto è cresciuto di quasi il 3%, fino a superare i 7.600 treni. Certo, il virus del Covid ha colpito i risultati totali dello scalo genovese anche se i volumi ferroviari sono andati bene sotto la spinta del terminal container di Pra/Voltri che ha gestito più merci dopo il rafforzamento della rete di binari.

Da qui, sui vagoni merci sono transitati 307.000 TEU, con una intermodalità aumentata del 14,3%.

I progetti in linea
Mentre l'economia europea riprende a correre dopo 2 anni altalenanti, le varie autorità ferroviarie e i ministeri dei trasporti dei singoli paesi attraversati dal Rail > 65

NUMERO DI TRENI TRANSFRONTALIERI. CONFRONTO 2021-2019



> 64

Freight Corridor Rhine-Alpine sono al lavoro per ampliare o modernizzare la rete.

Ecco cosa è stato fatto nel 2021 e cosa si punterà per il biennio successivo.

Olanda: della Theemsweg route si è già parlato. A questa si aggiunge l'apertura del Botlek Bridge, sempre nel porto di Rotterdam. È un ponte stradale mobile che sostituisce quello vecchio ormai obsoleto.

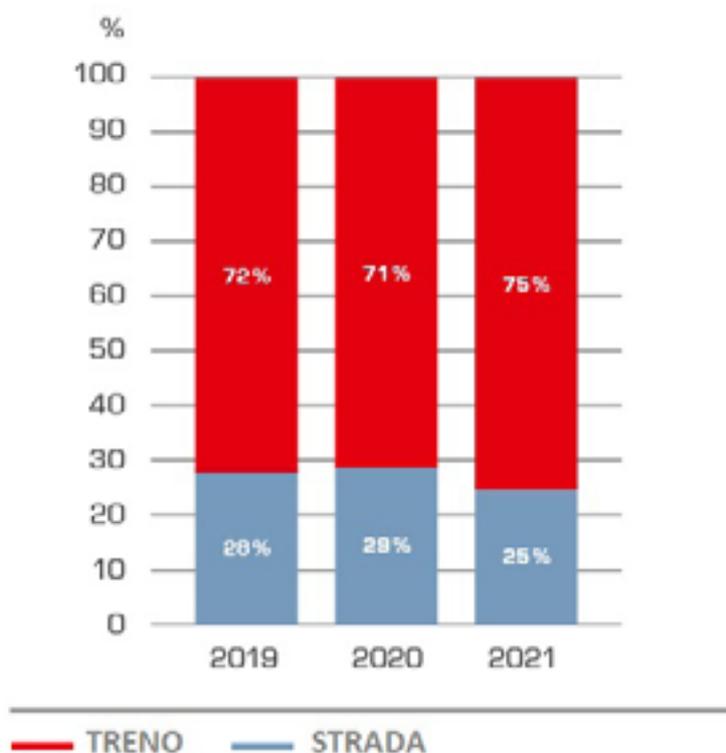
Belgio: un miglioramento generale delle connessioni tra i terminal di Zeebrugge e di Anversa e i rispettivi retroporti. Sul piatto: raddoppi o nuove linee ferroviarie, con fine lavori previsti nel 2031. Entro il 2025 sarà attivo su tutta la rete il sistema ETCS (o ERTMS).

Germania: sono previsti lavori in 4 punti chiave della linea Genova-Rotterdam, che riguardano posa di nuovi binari, by pass e tecnologia ETCS.

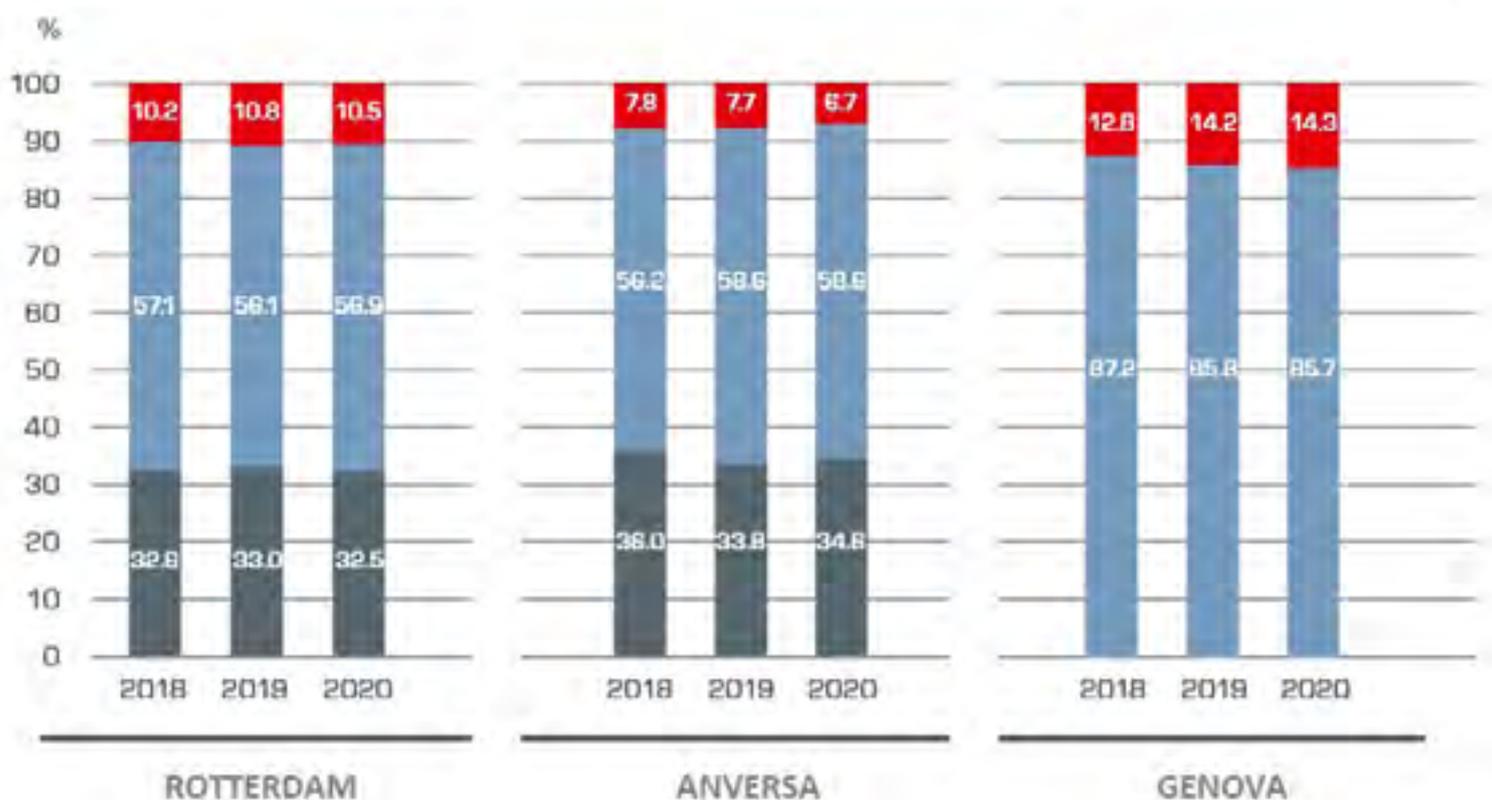
Svizzera: anche in Svizzera ci sono 4 nodi in fase di miglioramento. Il primo è un upgrade del tunnel di base del Lötschberg (da approvare). Il secondo un intervento nel nodo di Basilea, il terzo un aumento di capacità della Bellinzona-Luino (sul Lago Maggiore) e il quarto un intervento alla galleria di base del Monte Ceneri (in Canton Ticino).

Italia: si parte dal un upgrade tecnologico della linea per Chiasso, in particolare della tratta urbana tra Milano Greco Pirelli e Sesto San Giovanni. Secondo: sulla linea tra Luino e Gallarate sono in fase di completamento lavori ad alcune stazioni, in modo che possano accogliere treni merci lunghi fino a 740 m. Intervento simile sulla linea Domodossola-Novara. Infine: adeguamenti alla rete elettrica tra Rho e Gallarate e tra Luino e Chiasso.

TIPO DI TRASPORTO MERCI TRANSALPINO NEL TRIENNIO 2019-2021



MODALITÀ DI TRASPORTO MERCI NEL TRIENNIO 2018-2020



Il calcolo è fatto in TEU sulla base del traffico container nel retroporto

FERROVIA STRADA ACQUE INTERNE

GTS Rail investe oltre 70 milioni di euro per 20 nuove locomotive

Non si arresta l'espansione dell'impresa ferroviaria della famiglia Muciaccia, che ha anche inaugurato una filiale spagnola per incrementare i traffici con la penisola iberica

Appena prese in consegna le 5 nuove locomotive Alstom-Bombardier [commissionate a inizio anno](#), il gruppo ferroviario barese GTS ha messo a segno un nuovo ordine, il più rilevante della sua storia aziendale.

La società ha infatti avviato un nuovo investimento pari a ben 74 milioni di euro, per l'acquisto di 20 locomotive elettriche firmate Alstom, modello TRAXX DC3 - 494. Ma non è l'unica novità: recentemente GTS ha inaugurato la nuova filiale GTS Iberia, "attraverso la quale - ha spiegato il CEO del gruppo pugliese Alessio Muciaccia - vogliamo creare nuovi flussi da/per la Spagna e Portogallo verso i mercati del Regno Unito, Belgio, Italia e altri. Questo ci consentirà di creare una nuova e forte rete di fornitori. I settori che andremo a coprire saranno il petrolchimico, l'alimentare, ma vogliamo supportare anche le società di logistica che necessitano del trasporto doganale con il Regno Unito. Per il nostro gruppo è

un importante momento di crescita: anche quest'anno - ha infatti aggiunto l'imprenditore barese - i dati di bilancio non ci hanno deluso: il fatturato consolidato 2021 si è attestato a 132 milioni di euro, con un EBITDA margin pari a 25,5 milioni. E il 2022 segna già un + 19% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso".

Per quanto riguarda la nuova commessa, Muciaccia ha aggiunto: "Rafforziamo la partnership ormai decennale con Alstom/Bombardier. Questo ulteriore ordine ci consentirà di avere una flotta più efficiente e offrire più soluzioni per i clienti. L'obiettivo è trasferire ingenti volumi di merce dalla strada alla ferrovia sostenendo così, grazie alla tecnologia elettrica, il trasporto a zero emissioni dirette. Il trasporto ferroviario/intermodale, nonostante la pandemia e ora la guerra in Ucraina, si sta rivelando il miglior sistema per far viaggiare le merci e il mezzo migliore per la svolta verso la transi-



zione ecologica. Siamo qui per cogliere questa incredibile opportunità".

Questo nuovo investimento, che porterà GTS ad una flotta totale di 48 locomotori, non basta però a saziare volontà di espansione dell'azienda, che ha già annunciato di voler investire altri 70 milioni di euro nei prossimi 3 anni sia per acquistare nuovi asset sia per realizzare acquisizioni nel settore.

"Oggi occupiamo 260 persone e abbiamo un programma di assunzione di 150 unità nei prossimi 4 anni. E poi c'è la quotazione in Borsa" ha concluso Muciaccia.

Contship e Bahnoperator insieme per un nuovo collegamento intermodale Cina-Italia

Il servizio ferroviario metterà in relazione diversi terminal della Repubblica Popolare con l'hub di Melzo, integrandosi con la rete controllata Sogemar

Italia e Cina sono più vicine grazie al nuovo servizio intermodale ferroviario attivato dal gruppo Contship Italia in partnership con l'operatore tedesco Bahnoperator GmbH.

Sulla direttrice ferroviaria euroasiatica circola un nuovo treno che collegherà la Cina con l'Europa e con l'Italia, passando per l'hub lombardo di Melzo. Una rotta ferroviaria che collegherà vari terminal cinesi nelle città e regioni più produttive interne della Cina con destinazione Melzo, per poi ripartire ogni sabato e percorrere lo stesso itinerario di andata, riducendo in tal modo il transit time e costruendo perciò una valida alternativa al trasporto via mare.

Contship Italia metterà a disposizione la propria rete intermodale che da Melzo si integra con il network di servizi di Sogemar (la holding del business continentale di Contship Italia): il servizio doganale di RHM con il vantaggio di avere l'agenzia delle dogane presente a Melzo, il servizio di trasporto intermodale interconnesso

con il proprio network di Hannibal da e per la Cina, la presa e consegna dell'ultimo miglio con la nuova driveMybox ed infine il potenziamento del collegamento con la Cina attraverso la collaborazione con la società ferroviaria del gruppo, OceanoGate.

Il servizio passerà da una partenza settimanale (sabato) a due partenze (sabato e mercoledì) nei prossimi mesi.

"Questa partnership consente un rilevante miglioramento dell'operatività, riducendo tempi e integrando servizi e soluzioni intermodali innovative, con un evidente vantaggio non solo competitivo ma anche in termini ambientali e di sostenibilità" ha spiegato Matthieu Gassel, CEO di Sogemar. "Il nostro gruppo si conferma leader sul mercato per la versatilità di servizi integrati e per una flessibilità operativa unica, raggiungendo in tal modo un primato anche nel trasporto continentale".

Marcel Stein, General Manager di Bahnopera-



tor GmbH, ha aggiunto: "Grazie a questa nuova partnership con il Gruppo Contship, possiamo ampliare in modo significativo il nostro impegno nei servizi ferroviari tra Cina e Italia. Inoltre, questa collaborazione permetterà per la prima volta di offrire ai nostri clienti il pre-trasporto e il trasporto in Italia con autocarro. Attraverso questa collaborazione si rafforzerà anche la digitalizzazione nel trasporto e significherà una notevole espansione delle nostre soluzioni di rete europea".

Carburante alle stelle, Trasportounito denuncia: “Il Governo ha ancora isatteso i propri impegni”

L'organizzazione autonoma sottolinea il mancato rispetto dell'intesa del 17 marzo

“Mentre il costo del carburante continua a salire, vanificando lo sforzo, che oggi si sta rivelando più formale che sostanziale, del taglio orizzontale delle accise, le imprese di autotrasporto stanno ormai soccombendo sotto il peso di oneri insopportabili, nella totale assenza di regole affidabili”, fa sapere Trasportounito, tramite una nota. “E' totalmente inaffidabile - afferma Maurizio Longo, segretario generale dell'organizzazione - si sta rivelando il Governo, incapace di rispettare i contenuti più importanti del protocollo del 17 marzo scorso (regole per l'autotrasporto, carenza conducenti, disposizioni comunitarie degradanti). Fra questi impegni era garantita la possibilità, per le imprese di autotrasporto, di usufruire di un fondo pari a 500 milioni di euro, finalizzati ad attenuare il caro carburante; impegni di spesa stranamente ritardati di tre mesi e attualmente sospesi a causa della mancata definizione da parte dell'Agenzia delle Entrate del necessario codice di competenza”.



Paolo Uggè (Conftrasporto): “Tutti amiamo l'ambiente, ma sul Fit For 55 i partiti italiani votino pensando alla sopravvivenza delle proprie imprese”

“Ancora oggi leggiamo dichiarazioni di esponenti politici che invitano a votare a favore di un pacchetto di misure che, così come sono state scritte, hanno come unico obiettivo quello di “abbassare le serrande” di migliaia di imprese italiane”, dichiara Paolo Uggè, presidente di Conftrasporto.

“Il Parlamento Europeo deve comprendere che obiettivi pensati all'inizio di questa legislatura non possono essere mantenuti uguali, senza modificare le date di attuazione, dopo una crisi pandemica che ancora oggi colpisce i cittadini e il sistema economico dei Paesi europei, e una guerra che da mesi è a due passi da noi - spiega Uggè - Ricordo che grazie all'autotrasporto i cittadini hanno potuto continuare a mangiare e a comprare medicinali, durante i vari lockdown”.

“Tutti noi amiamo l'ambiente e tutti noi pensiamo al futuro, ma vorremmo arrivarci, a quel futuro. E' giunto il momento di dire chi sta con i cittadini e chi vuole pensare a sogni impossibili”, conclude Uggè.



Paolo Uggè

Suona un'altra adunata generale per i periti delle merci, con focus sul trasporto in container dei carichi concentrati

Dopo il congresso di Roma 2019, AIPerT Associazione Italiana Periti Trasporti riprende (17 giugno a Marina di Carrara) gli appuntamenti aperti a tutta l'utenza del mondo dei trasporti proponendo un tema tecnico con relatori di calibro



L'evento di AIPerT a Roma nel dicembre 2019

Sarà una location inedita quale The Italian Sea Group Village, presso il cantiere navale (ex NCA Nuovi Cantieri Apuania) sito a Marina di Carrara, il palcoscenico di prestigio del nuovo congresso nazionale organizzato da AIPerT Associazione Italiana Periti Trasporti la mattina del prossimo venerdì 17 giugno.

L'associazione dei periti esperti di trasporto delle merci torna dunque a riunirsi, due anni e mezzo dopo [l'evento di successo svolto a Roma](#). Da quella data, il Covid ha bloccato il networking per un biennio, ma ora che la situazione è quella di tempi sanitariamente meno a rischio, l'associazione - che ha sede a Genova - ha ritenuto giunto il momento per 'suonare un'altra adunata generale'.

'Il trasporto in container dei carichi concentrati. Loss prevention ed elementi utili per l'accertamento delle cause in caso di danno: il ruolo dei periti e degli attori del trasporto' è il titolo completo della tavola rotonda organizzata dal binomio Ignazio Arecco (Presidente) e Matteo Lugaro (Segretario Generale), che prevede anche gli interventi di RINA, Cordstrap e ONE One Network Express

"AIPerT riprende gli appuntamenti aperti a tutta l'utenza del mondo dei trasporti delle merci e lo fa proponendo un tema particolarmente tecnico e puntuale con relatori di alto livello.

Un ente certificatore di primaria importanza quale è il RINA, una Compagnia di Navigazione nuova nella sua costituzione, ma che vede la sinergia di compagnie (tutte e tre giapponesi) con un background più che consolidato quale Ocean Network Express, meglio conosciuta come ONE Shipping Company; e in ultimo, ma non in ordine di importanza, una società di eccellenza per tutto ciò che concerne i sistemi di messa in sicurezza dei carichi quale è Cordstrap, costituiscono senza ombra di dubbio un pannello di relatori che, con i relatori di AIPerT, restituirà alla platea un valore aggiunto" spiega il vertice associativo.

Il tema principale sarà dunque quello dei carichi concentrati e verrà sviluppato attraverso molteplici argomenti di tipo pratico, di gestione dei rischi ed ancora di possibili responsabilità degli operatori del trasporto.

"L'analisi del rischio costituirà in sostanza il vero filo conduttore della manifestazione: in tal senso verranno infatti sviluppati e rappresentati svariati quanto differenti scenari di possibili casi di danneggiamento (delle merci e dei containers) con l'obiettivo di indagare e eventualmente riuscire ad individuare le presunte o oggettive responsabilità (contrattuali e/o fattuali) con le implicazioni conseguenti del caso" proseguono nell'illustrazione della mezza giornata di lavori Arecco e Lugaro. "Verranno infine proposte anche specifiche casistiche di loss

prevention, attraverso cui integrare e perfezionare le effettive, o meglio le più efficaci, metodologie e procedure di analisi 'complessa' del rischio".

Un evento, quello organizzato la settimana prossima in Toscana, dunque assolutamente non con scopo autoreferenziale o celebrativo, ma con fini 'educativi' e di confronto tra stakeholders.

"Come spesso accade, AIPerT anche in questo contesto si propone di fornire ai propri interlocutori le basi tecniche e pratiche per affrontare in modo tecnicamente professionale le varie problematiche del trasporto delle merci" concludono Presidente e Segretario Generale. Nel dettaglio, ecco il programma degli interventi.

- AIPerT

Alberto Cedolini - Perito

Premessa e preambolo con esempi danni

- ONE Shipping Co.

Marco Bottini - Sales Italy -

Reefer and Special Cargo Manager

Carichi concentrati – Il punto di vista della Compagnia

- Statistiche danni e tipologie
- Possibili non idoneità del container e problematiche connesse
- Tipologie container (nuovi container per carichi concentrati es. coils)
- Problematiche alla caricazione a bordo
- Linee guida della Compagnia x carichi concentrati

- Cordstrap - Keeping the world's cargo safe

Jose Plana - Commercial Manager Southern Europe

Emiliano Regoli - Senior Application Manager

Non proteggiamo le merci, noi proteggiamo le persone

- Distribuzione carico sul pianale
- Fissaggio e messa in sicurezza
- Cenni al CTU legati a questo argomento

- RINA Marine Consulting

Gian Luca Mantegazza - Director of Design & Engineer ring

- Idoneità container all'accettazione / ispezione
- Punti critici relativi alla struttura container
- Distribuzione carico e problematiche connesse (carico/scarico/movimentazione)
- Cenno alle sollecitazioni durante il trasporto

- AIPerT

- Dibattito e chiusura dei lavori

Le iscrizioni sono aperte al seguente indirizzo

<https://convegno-marinadicarrara-giugno-2020.eventbrite.it>

Un avvocato marittimista (con la passione per la politica) 'pedala' verso il Consiglio Comunale

Lorenzo Pellerano, già Consigliere in Regione Liguria (2010-2015), si presenta alle elezioni amministrative con un programma preciso, presentato insieme al Governatore, Giovanni Toti: "Genova, insieme porto e città"

di Angelo Scorza

La politica non è solo un'ambizione e tantomeno una mera velleità, visto che una buona esperienza specifica se l'era già fatta.

Dal 2010 al 2015 è stato infatti Consigliere in Regione Liguria, occupandosi di molti temi legati all'economia del mare: dal potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari dentro e fuori dal porto, alla difesa dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente; dalla lotta contro l'ipotizzato trasferimento del corso di Ingegneria Navale alla valorizzazione di una presenza preziosa della Marina Militare a Genova, l'Istituto Idrografico.

Eletto nella Lista Biasotti in opposizione alla Giunta Burlando e delegato ad occuparsi della crisi di Fincantieri, si vanta di avere contribuito alla soluzione di una vertenza molto complessa, quella degli stabilimenti di Sestri Ponente e Riva Trigoso, allora in predicato di essere chiusi, ma che oggi fortunatamente danno ancora lavoro a 800 dipendenti diretti e circa 2000 occupati nell'indotto. E non gli manca certo la voglia di pedalare a lungo, non solo nel suo sport preferito ma anche metaforicamente, perché è ben capace di rimboccarsi le maniche e sgobbare duro per la risoluzione di un problema di interesse collettivo.

Con queste ed altre credenziali si è presentato - in vista delle elezioni amministrative di domenica 12 giugno, per le quali concorre a sostegno della ricandidatura del Sindaco Marco Bucci, nella Lista di Giovanni Toti - Lorenzo Pellerano, illustrando nel corso di una tavola rotonda insieme al Governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti, un programma politico ben preciso: "Genova, insieme porto e città". L'evento ha visto partecipare come relatori anche la Direttrice Generale dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, Paola Vidotto, l'architetto Antonio Lavarello e l'Assessore Regionale, Ilaria Cavo.

"Mi sento parte di quel gigantesco mosaico di competenze specialistiche che ruotano intorno al porto: dai lavoratori delle banchine e dei cantieri navali di costruzione e riparazione alle molteplici attività di servizio, tantissime eccellenze nate nei secoli intorno



Pellerano e Toti

al porto di Genova ed ancora capaci di affermarsi nel mondo. Si tratta di una componente fondamentale dell'economia cittadina: compagnie di navigazione, spedizionieri, agenti, assicuratori, brokers, traders, periti, fornitori... A Genova, il porto e la città - sotto tutti i punti di vista - vivono continui scambi, a tratti si sovrappongono" spiega a *Ship2Shore* Pellerano che nell'occasione ha presentato alcune proposte programmatiche su temi puntuali. "Per la cultura, ospitare a Genova un forum delle grandi città portuali del Mediterraneo.

Genova è la città più a Nord del Tirreno, affacciata verso il mare e verso Sud. Per storia, cultura e vocazione Genova può proporsi come luogo di dialogo e scambio intra-mediterraneo. Un forum organizzato per tavoli tematici, da ideare e costruire insieme.

Come urbanistica, ricostruire per quanto possibile il rapporto tra Genova ed il mare e tra i quartieri cittadini. Uno strumento di ricucitura potrebbe essere rappresentato dalla realizzazione di un percorso 'a misura di famiglia', ciclabile, pedonale ed eventualmente con sistemi di trasporto pubblico, da Voltri a Nervi, per facilitare la mobilità sostenibile dei cittadini ed ampliare l'offerta turistica.

Inoltre, a fronte di un porto che cresce, è importante ipotizzare compensazioni urbanistiche in particolare a favore del Ponente, ad esempio una riqualificazione di Villa Rossi a Sestri Ponente, possibilmente in sinergia con le trasformazioni che riguarderanno il vicino stabilimento di Fincantieri.

Nella formazione, garantire supporto politico al progetto di realizzare a Genova un centro di simulazione specialistico per il settore marittimo. Sarebbe di particolare interesse realizzarlo in zona Darsena, vicino a stazione Principe, all'Istituto Nautico San Giorgio ed alla Facoltà di Economia. Un'area che nei prossimi anni vedrà - finalmente - la riqualificazione di Ponte Parodi e dell'Hennebique e potrebbe ospitare anche questa funzione, con positive ricadute anche sulla zona di Prè.

Infine sul tema 'caldo' delle infrastrutture e dei collegamen- > 69



Pellerano e Toti

> 68

ti, occorre dare pieno supporto politico agli investimenti che consentiranno di migliorare la logistica di Genova (Terzo Valico, Gronda autostradale ecc.) e favorire il potenziamento dei collegamenti aerei con destinazioni strategiche per il settore shipping, in primis Londra ed Atene, anche nella prospettiva della ri-conquista di una centralità culturale oltre che economica nell'ambito mediterraneo" conclude l'avvocato genovese, 39 anni, 'confessando' da dove origina la passione per il mare. "Sono il secondo di quattro fratelli; mio padre ci portava da bambini in porto a vedere le calate, le montagne di carbone, le pile di containers. Dunque quale avvocato (dal 2010) non potevo che scegliere il percorso di marittimista".



Dalle alture di Genova nel tempo libero Pellerano osserva il 'suo' porto

ASSOCIAZIONI

06/06/2022

Si è conclusa la nona assemblea generale dell'International Dockworkers Council (IDC)

Solidarietà, difesa dei lavoratori portuali e crescita sono stati i temi al centro della due giorni che si è tenuta a New Orleans, in Louisiana

I leader dei sindacati che rappresentano oltre 130.000 lavoratori portuali in più di 50 paesi in tutto il mondo come membri dell'International Dockworkers Council (IDC), hanno concluso la nona assemblea generale dell'associazione, che si è tenuta recentemente a New Orleans, in Louisiana, definita dai protagonisti come "un successo schiacciante". I delegati dei lavoratori portuali hanno lasciato l'assemblea con rinnovata energia e concentrando la forza della loro solidarietà collettiva "per

lottare per i diritti del lavoro, la sicurezza del lavoro, il rispetto e il riconoscimento dei lavoratori portuali come professionisti altamente qualificati e difendere i posti di lavoro di fronte all'automazione, alle privatizzazioni e agli attacchi legislativi da parte dei governi in tutti i paesi in cui l'IDC ha piantato la sua bandiera". "Siamo più uniti e più forti che mai. Nessun datore di lavoro, nessuna compagnia di navigazione, nessun operatore del terminal o qualsiasi governo potrà impedi-

re all'IDC di raggiungere l'obiettivo di fornire potere e rappresentanza ai nostri membri in tutto il mondo", ha affermato Dennis A. Daggett, coordinatore generale dell'IDC che è stato rieletto per un nuovo mandato di quattro anni e guiderà l'organizzazione globale dei lavoratori portuali fino al 2026.

L'Assemblea Generale ha affrontato una questione spinosa sul rispetto dell'affiliazione alla Costituzione dell'IDC. Dopo lunghi dibattiti e discussioni, ha deciso che i sindacati affiliati all'IDC che rifiutano di aderire alle regole della costituzione - come rifiutarsi di pagare le quote associative - saranno espulsi dall'organo direttivo dei delegati.

L'IDC ha comunque inviato un messaggio ai membri di base dei sindacati dei lavoratori portuali colpiti dall'espulsione, dicendo che l'assistenza non mancherà mai: "Se sei sotto attacco e hai bisogno del nostro aiuto, saremo lì con te immediatamente", hanno tenuto a specificare i membri. L'assemblea generale dell'IDC ha conferito alla sua Commissione Permanente l'autorità di riammettere i sindacati espulsi o sospesi. Inoltre, la sessione plenaria dell'Assemblea > 70



> 69

Generale ha deciso di riformare la propria struttura organizzativa al fine di ottenere una maggiore efficienza e agilità nel rispondere alle richieste dei lavoratori portuali.

L'IDC si impegna a lavorare con i sindacati portuali che sono stati espulsi per risolvere le controversie e riunire tutti i sindacati dei lavoratori portuali, sotto l'egida dell'IDC e nel rispetto della solidarietà globale e della Costituzione come base.

Oltre a rieleggere Daggett come Coordinatore Generale dell'IDC, gli oltre 400 delegati presenti alla nona assemblea generale hanno messo insieme una squadra di Coordinatori di Zona per svolgere la missione dell'IDC.

Nella rinnovata Zona Europea, Andy Green è stato eletto Coordinatore. Nella zona della costa occidentale, Ed Ferris è stato selezionato per sostituire Bobby Olvera



situazione in America Latina, l'assemblea generale è stata informata degli attacchi subiti dai lavoratori in paesi come Brasile, Uruguay, Argentina ed Ecuador, dove la privatizzazione delle aree portuali, l'integrazione verticale delle imprese e il non riconoscimento delle professioni portuali sono all'ordine del giorno. Si è fatto riferimento anche alle complicate situazioni

“Da parte sua, il coordinatore della Zona Africana ha sottolineato alcuni dei risultati raggiunti in Costa d'Avorio, come il riconoscimento legale dei lavoratori portuali. In ogni caso, la situazione dei lavoratori nel continente africano continua a essere preoccupante per la precarietà dei posti di lavoro a causa di un eccessivo permissivismo da parte dei governi, in accordo con le imprese.

Desti invece preoccupazione, nella Zona Europea, la situazione del riconoscimento non sindacale dei portuali di Trieste e Monfalcone, ai quali l'IDC fornisce supporto logistico e istituzionale. Nel Regno Unito si è verificata una situazione preoccupante in diversi porti in cui i lavoratori portuali hanno negoziato con successo le loro condizioni di lavoro. Questa situazione è simile a quella che si è verificata nella zona Asia-Oceania, in questo caso in Australia”, si legge ancora nel comunicato.

Inoltre, l'IDC terrà d'occhio la situazione dei lavoratori portuali in Portogallo. Secondo Dennis A. Daggett, “il Portogallo è il nostro nuovo Liverpool e continueremo a fare tutti i nostri sforzi per risolvere la loro situazione”.

Altre decisioni sono state prese nel corso della nona assemblea generale dell'IDC, le cui mozioni sono state approvate all'unanimità dai delegati presenti all'evento.



Jr. come coordinatore.

I coordinatori di zona che tornano al loro incarico includono: Paul Keating (Oceania e zona asiatica); Andy Green (Zona Europea); César Luna (zona latinoamericana e caraibica); Kenneth Riley (zona della costa orientale); Ed Ferris (zona della costa occidentale); e Guigrehi Aklégbou Pierre (Zona africana).

L'uruguayano Fabian González è stato invece eletto Coordinatore della prevenzione (H&S).

Tra le importanti risoluzioni e dichiarazioni politiche elaborate nell'assemblea di New Orleans, i delegati dell'IDC hanno adottato un'importante risoluzione sulla diversità: “Nessuna discriminazione sulla base di nascita, etnia, sesso, classe, età, abilità o qualsiasi altra circostanza che comporti un'emarginazione di qualsiasi tipo sono principi non negoziabili. Pertanto, l'IDC si dichiara antifascista, antimofobo, antirazzista e contro il bullismo”. “Durante l'assemblea sono state date forti dimostrazioni di solidarietà e sostegno per la US West Coast Dockworkers Union, International Longshore e la Warehouse Union (ILWU) attualmente impegnate nelle trattative contrattuali con la Pacific Maritime Association. In riferimento alla

personali in Colombia e in El Salvador. Inoltre, i delegati hanno mostrato il loro sostegno al recupero del patrimonio sindacale dei lavoratori di Veracruz, in Messico”, proseguono i membri nella nota.

Il Coordinamento della Zona America Latina e Caraibi è stato riformato per fornire una risposta più efficace e rapida alle richieste dei membri affiliati.



Abu Dhabi ospiterà la World Ports Conference di IAPH 2023

L'annuncio è arrivato direttamente da AD Ports Group a pochi giorni dalla chiusura dell'edizione 2022 nella quale sono stati affrontati i principali temi del settore marittimo e portuale di stretta attualità

Sarà ospitata ad Abu Dhabi, capitale degli Emirati Arabi Uniti, la prossima edizione della IAPH (International Association of Ports and Harbours) World Ports Conference, che si terrà nel 2023.

Ad annunciarlo è la stessa AD Ports Group, società che nel Golfo Persico è attiva sia come operatore portuale che industriale e logistico.

“È nostro grande piacere e privilegio annunciare che per la prima volta Abu Dhabi è stata selezionata per fungere da città ospitante per l'edizione 2023 di uno degli eventi marittimi più prestigiosi del mondo, la IAPH World Ports Conference” ha commentato Mohamed Juma Al Shami, Managing Director e CEO di AD Ports Group.

“Siamo lieti – ha aggiunto Patrick Verhoeven, Managing Director di IAPH - di tenere la World Ports Conference del prossimo anno ad Abu Dhabi. Insieme ad AD Ports Group e al nostro partner di conferenza S&P Global, stiamo preparando un entusiasmante programma che copre le sfide generazionali che i porti stanno affrontando, tra cui resilienza, trasformazione digitale e transizione energetica”.



L'annuncio arriva alcuni giorni dopo la chiusura dell'edizione 2022, tenutasi a Vancouver (Canada) e ospitata dalla Vancouver Fraser Port Authority, nella quale a prendere la parola sono stati diversi relatori da diverse parti del mondo che hanno affrontato, come di consueto, i principali temi legati al settore marittimo e le sfide che questo comparto sta affrontando tutt'oggi.

Radunatisi sotto il tema 'Closethegaps', i partecipanti hanno discusso di resilienza, trasformazione digitale e transizione energetica senza soluzione di continuità attraverso una serie di dibattiti, conferenze e workshop per 3 giorni consecutivi. Un evento, quello finito lo scorso 18, capace di smuovere ben 500 persone da 40 Paesi diversi nonostante ancora alcune complicanze dovute alla pandemia e che deve la sua importanza alla concretezza e al pragmatismo delle idee e delle iniziative che emergono da esso.

A comparire è finalmente un indice, il World Ports Tracker, capace di monitorare gli aspetti critici dell'evoluzione nel settore portuale. Un indice che mira a fornire una comprensione tempestiva delle sfide che gli scali stanno affrontando, sia a livello regionale che su scala globale, basato su una combinazione di risultati derivanti da sondaggi e dati sulle prestazioni portuali.

Attraverso aggiornamenti regolari di alcune statistiche, l'IAPH World Ports Tracker, sviluppato da Thanos Pallis, professore di Economia e Politica Marittima e Portuale presso il Department of Port Management and Shipping, University of Piraeus e Theo Notteboom, professore di 'North Sea Port' presso l'Istituto Marittimo di Gent, professore presso l'Accademia Marittima di Anversa e all'Università di Anversa nonché professore di ricerca presso l'Università Marittima di Shanghai, guiderà i porti e gli stakeholders nei loro sforzi per migliorare i servizi e affrontare le sfide emergenti.

Alcuni dati che verranno presi in considerazione saranno: scali delle navi; evoluzione delle 'call' e delle dimensioni delle unità; le movimentazioni portuali all'ora. A dare idea di come l'evento sia preso più come un momento dove produrre soluzioni e confrontarsi praticamente sui problemi attuali, sono significative le parole di Verhoeven: “Il ruolo di questo evento, la World Ports Conference, è quello di fare il punto sui progressi nel colmare le lacune insieme ai nostri partner istituzionali: la Banca mondiale, l'UNCTAD, l'IMO, nonché con i nostri porti membri e le loro parti interessate”. Una conferenza che deve diventare uno “State of the Union” per la comunità portuale mondiale.



Sportello unico doganale UE: raggiunta un'intesa provvisoria tra Consiglio e Parlamento Europeo

Le nuove norme agevoleranno il flusso degli scambi transfrontalieri e contribuiranno a ridurre gli oneri amministrativi e a semplificare lo sdoganamento delle merci in entrata/uscita dall'UE

I legislatori europei hanno raggiunto un'intesa provvisoria sul progetto che agevola lo scambio delle informazioni elettroniche comunicate dagli operatori commerciali fra le diverse autorità interessate allo sdoganamento delle merci in entrata e uscita dal territorio UE, riducendo significativamente i tempi e la burocrazia.

Lo sportello unico doganale UE, proposto nell'ambito del nuovo piano d'azione sulle dogane, mira ad agevolare le diverse autorità doganali nello scambio elettronico di informazioni relative ad importazioni ed esportazioni trasmesse dagli operatori commerciali, i quali potranno presentare una sola volta ed in un unico stato membro i dati richiesti.

Oggi le formalità richieste alle frontiere dell'UE implicano una serie di adempimenti da presentare alle varie autorità coinvolte, pertanto le imprese si trovano a dover trasmettere informazioni ad entità diverse attraverso portali e procedure differenti.

Il nuovo sportello unico consentirà agli operatori di presentare un'unica domanda rafforzando altresì la cooperazione e il co-

ordinamento tra le diverse autorità e soprattutto la verifica automatizzata delle formalità non doganali per le merci in entrata/uscita dall'Unione.

La proposta presentata dalla Commissione e negoziata da Parlamento e Consiglio comporterà investimenti ingenti a livello dell'Unione e degli Stati membri per essere pienamente attuato nel corso del prossimo decennio e la Commissione sosterrà gli Stati membri attraverso finanziamenti previsti dal PNRR.

L'accordo politico raggiunto il 19 maggio 2022 rappresenta la fase successiva per la creazione di un quadro di riferimento digitale per una cooperazione potenziata fra tutte le autorità di frontiera.

Come illustrato da Bruxelles lo sportello unico dell'UE rafforzerà inizialmente gli scambi fra le amministrazioni e consentirà alle imprese e agli operatori di recuperare documenti e autorizzazioni doganali rilasciati da sistemi non doganali dell'Unione, mettendoli automaticamente a disposizione delle dogane nazionali in formato digitale, mentre in un secondo tempo gli operato-



ri commerciali potranno iniziare a fornire i dati attraverso un unico portale.

Si prevede che le nuove norme agevolino il flusso degli scambi transfrontalieri e contribuiscano a ridurre gli oneri amministrativi per gli operatori, abbreviando i tempi e rendendo lo sdoganamento più semplice ed automatizzato.

L'accordo provvisorio di cui sopra dovrà essere approvato dal Consiglio e dal Parlamento Europeo prima di essere oggetto della procedura di adozione formale.

Fabrizio Moscatelli

PKF Studio TCL - Tax Consulting Legal
e-mail: studiotcl@pkf-tclsquare.it

Buen retiro prima del tempo per i naviganti

Una sentenza del Tribunale di Genova riconosce il diritto del marittimo di andare in pensione anticipatamente anche in talune circostanze particolari

“Questa è una decisione molto importante perché riconosce - prima in Italia, che ci risulti - il diritto del marittimo di andare in pensione anticipatamente anche se presta servizio a bordo presso stazione RTF o MGDSS”.

A spiegare, con tangibile soddisfazione, il peso ponderale di un inedito pronunciamento dei giudici genovesi è colui che lo ha reso possibile.

Il Tribunale di Genova, Sezione lavoro, con sentenza appena emessa, ha accertato e dichiarato il diritto del marittimo (Comandante) ricorrente a percepire la pensione anticipata di vecchiaia, quale previ-

sta, per i lavoratori marittimi, dall'art. 31 della Legge 26 luglio 1984 n. 413, e successive modifiche, con decorrenza dalla data della domanda, per il servizio di RTF svolto a bordo di navi, da diporto nel caso specifico” esulta l'avvocato Giuseppe Lofreda dello Studio Legal4Transport, che insieme al collega Alberto Cozzo, ha assistito il ricorrente.

“Conseguentemente, il tribunale genovese ha condannato l'INPS a corrispondere al marittimo ricorrente la pensione, nella misura di legge, con i ratei arretrati maturati, oltre alla maggior somma tra rivalutazione monetaria ed interessi legali”.



P3 Logistic Park dà il via alla firma per un nuovo complesso logistico nel nord della Germania

La JadeWeserPort gestirà i padiglioni da 140.000 m2 totali, pronti nel 2025 e collegati direttamente col porto di Wilhelmshaven, dove possono attraccare le più grandi portacontainer del mondo

di Andrea Barbieri Carones

Una volta completato, a inizio 2025, sarà un'area logistica da 140.000 metri quadrati, con un terminal container formato da 3 padiglioni, aree per uffici, parcheggi e un'area destinata all'intermodalità.

Questo è quello che metterà in campo P3 Logistic Park, una delle maggiori aziende europee attive nel settore dell'immobiliare logistico.

Tanto per dare un'idea delle dimensioni di questo grande progetto portuale (il maggiore della Germania): su questa superficie si potrebbero parcheggiare 14.000 auto o ospitare i campi di calcio di tutte le 20 squadre di serie A.

Fra meno di 3 anni, comunque, nel JadeWeserPort freight village di Wilhelmshaven sorgerà questa struttura che punta a cambiare la geografia dei trasporti e della logistica in questa zona della Germania settentrionale affacciata sul Mare del nord.

Dopo la firma di rito, ora la parola passa a ingegneri e architetti, che daranno il via alle ruspe e a tutte quelle macchine industriali utili in questo caso.

Qualche altro dato: i padiglioni avranno una superficie complessiva di 122.000 metri quadrati, che includono anche 7.000 metri quadrati di spazi per uffici.

Tutto è stato studiato nei dettagli. A iniziare da un'area destinata allo stoccaggio e alla custodia delle merci preziose fino a quella per le rinfuse secche o agli special cargo.

Nel progetto su carta si vede anche che l'enorme superficie dei tetti che coprono i 3 padiglioni principali sarà coperta da pannelli solari, che forniranno energia a tutto il complesso.

Ciascuno dei 3 padiglioni avrà 17 gate di ingresso e 111 banchine di carico per camion mentre, all'interno, i 12 metri potrebbero contenere un palazzo di 3 o 4 piani.

Non poteva che essere entusiasta Sönke Kewitz, managing director di P3 Logistic Parks Germania. "Come sviluppatori del progetto, siamo fermamente convinti dell'importante ruolo del JadeWeserPort come area logistica. Offre tutto ciò di cui hanno bisogno le imprese di logistica che



operano a livello internazionale. E non è un caso che le più grandi portacontainer oggi in circolazione attracchino regolarmente qui. Per far fronte alla domanda, fra le altre cose abbiamo progettato gate più grandi che permettano di stoccare merci particolarmente ingombranti come "special cargo". I miei più sinceri ringraziamenti vanno al Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG e alla città stessa, con le cui autorità lavoreremo a stretto contatto e senza il cui apporto questo progetto non avrebbe mai visto la luce".

A questo si è aggiunto il commento dei futuri padroni di casa, come Andreas Bullwinkel, managing director del Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG. "È un grande onore per noi essere partner di P3 Logistic Park. E lo è anche perché hanno scelto il JadeWeserPort". Il progetto messo in campo non si ferma qui, visto che gli sviluppatori hanno previsto un ulteriore padiglione, che porterà una maggiore capacità a tutto il complesso. "Di questa area si avvantaggeranno soprattutto le società di shipping" ha aggiunto. "Inoltre, l'installazione di una così ampia superficie di pannelli fotovoltaici è un segnale forte di come sia possibile lavorare in maniera sostenibile nel settore dello sviluppo di grandi

progetti immobiliari. La città e tutto il circondario, infine, beneficeranno della forte richiesta di personale qualificato". L'occasione della firma che ha dato il via al progetto non è passata inosservata alla politica, che è intervenuta con Bernd Althusmann, che al tempo stesso è ministro dell'Economia della Bassa Sassonia e presidente del Consiglio di supervisione del Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG. "La firma di questo accordo tra P3 Logistic Parks e la JadeWeserPort (che è di proprietà statale) per questo sito da 21 ettari è un grande successo sia per l'azienda sia per la città di Wilhelmshaven. Soprattutto dopo l'ingresso di Hapag-Lloyd nell'Eurogate Container Terminal, avvenuto nel 2021. Questo investimento che vede protagonista uno dei maggiori sviluppatori immobiliari europei evidenzia lo spessore internazionale del JadeWeserPort e della destinazione portuale della Bassa Sassonia. Voglio esprimere il mio ringraziamento allo staff commerciale del JadeWeserPort per questa grande operazione".

Tra l'altro la zona dove sorgerà il complesso ha eccellenti infrastrutture di comunicazione e di trasporto. Su tutte, l'autostrada A29 che sfiora la vicina città Brema e si allaccia alla rete delle "Autobahn" tedesche.

Italmondo consolida l'asse logistico Italia-Spagna, stipulando un accordo con l'omologa Transnatur

Continua la strategia di espansione della azienda lombarda, capace di stringere un'ulteriore partnership per consolidare i trasporti da e verso la penisola iberica

Italmondo Spa, leader in Italia ed Europa per la logistica integrata e i trasporti nazionali e internazionali, ha stretto un accordo con Transnatur, operatore logistico globale con sede in Spagna e filiali di proprietà in Portogallo. La partnership strategica consentirà ad ambedue le società di aumentare sensibilmente i flussi di merci via terra tra i due Paesi, da e per tutte le filiali di Italmondo e Transnatur, grazie ad una rotazione settimanale di circa 30 camion.

L'accordo, che ha avuto inizio ufficialmente il 1° giugno, rappresenta un ulteriore passo nella storia di collaborazione tra le due società di trasporti, entrambe a conduzione familiare - Italmondo, fondata nel 1953 da Giacinto Pozzi Chiesa e ora guidata dalla terza generazione di



Federico Pozzi Chiesa

famiglia con l'AD Federico Pozzi Chiesa, Franco Pozzi Presidente e il fratello Massimo Pozzi Chiesa come Vicepresidente; Transnatur fondata nel 1967 da José Pagés e ora sotto la direzione del figlio Javier Pagés. Una sinergia che inizia proprio con i due fondatori e che ha visto Transnatur essere il corrispondente spagnolo di Italmondo fino al 2005, e che oggi si rinnova con questo accordo che permetterà ad entrambe le società di ampliare la rete di partenze e terminal delle spedizioni di tutte le merci, tranne quelle refrigerate.

L'accordo prevede infatti che Italmondo effettui collegamenti giornalieri che coinvolgano sia la sede di Milano sia tutte le altre filiali di proprietà (Torino, Padova, Bologna, Prato e Roma) da e per tutte le piattaforme di Transnatur in Spagna e collegamenti bi-settimanali con doppio autista per le piattaforme Transnatur in Portogallo. Sarà possibile trasportare qualsiasi tipologia merceologica, anche ADR (pericolose), e tracciare le spedizioni in tempo reale.

Questa nuova partnership consentirà anche a Transnatur di migliorare e ampliare ulteriormente i propri servizi da e per l'Italia, uno dei suoi mercati principali, grazie alla capillarità degli hubs Italmondo e ai tempi di transito estremamente celeri.

L'accordo si inserisce in una strategia di espansione per collaborazioni e acquisizioni, avviata già nel 2020, che vede Italmondo stringere accordi con le principali società di groupage d'Europa. Le acquisizioni del Gruppo già concluse nel 2020, di Set Falciani Trasporti Internazionali Srl, storica società toscana con

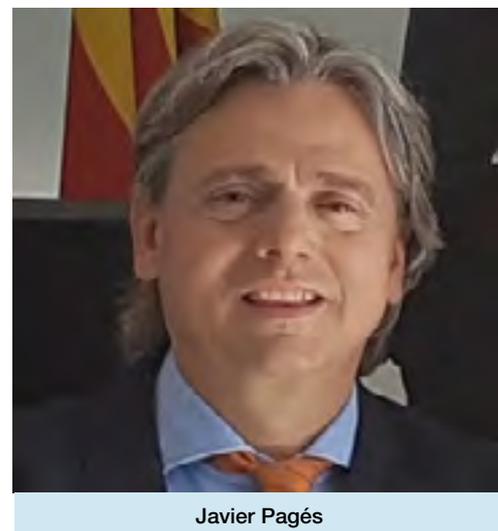
sede a Prato, specializzata nei trasporti internazionali verso tutti i Paesi dell'Est Europa, e di UCL United Cargo Logistics Srl, operante da diversi anni nel settore delle spedizioni Overseas, si sono consolidate nel corso del 2021 e 2022, così come la partnership strategica tra Italmondo, la società belga Transuniverse Forwarding e quella con la greca Sittel-las. Il Gruppo ITLM ha inoltre inaugurato a ottobre 2021, in Belgio, una zona di sdoganamento per il trasporto di merci di uno dei più grandi e-commerce dalla Gran Bretagna. L'area è stata predisposta attraverso la società belga del Gruppo, Euroterminal. Italmondo Spa è il cuore di ITLM Group, gruppo che conta più di 1.000 tra dipendenti diretti e collaboratori e si occupa, oltre che di trasporti, anche di logistica e consulenza dedicata a start-up ed e-commerce.

“Siamo molto lieti di consolidare la storica sinergia tra Italmondo e Transnatur: sin dai tempi di mio nonno, fondatore di Italmondo, abbiamo avuto un percorso comune con questa grande azienda di trasporti spagnola dove, ancora > 75

> 74

oggi, le rispettive famiglie proprietarie rimangono alla guida delle aziende caratterizzate da uno stile di reinvestimento che presenta una solidità patrimoniale differente dalla media. Conosciamo bene il mercato della Spagna, in cui Transnatur rappresenta uno dei più importanti operatori. Questo accordo ci consentirà non solo di consolidare il nostro sodalizio, ma soprattutto di godere di un sostanziale vantaggio competitivo e di ampliare e rafforzare l'asse Italia-Spagna e Portogallo e/o Penisola Iberica", ha dichiarato Federico Pozzi Chiesa, CEO di ITLM Group.

"Confidiamo che questa nuova alleanza con il Gruppo Italmondo comporterà un salto di qualità nei servizi che forniamo. I principali miglioramenti che potremo vedere subito saranno tempi di transito migliori e feedback immediati sullo stato delle spedizioni dei nostri clienti. Vorrei inoltre sottolineare che l'investimento economico che Italmondo ha pianificato con la nostra reciproca collaborazione porterà nuovi orizzonti di crescita e sfide che si rifletteranno in un notevole aumento del volume d'affari", ha concluso Javier Pagés, Managing Director of the Transnatur Group.



Javier Pagés

SHIPPING&CULTURA

10/06/2022

La 'nuova' Commenda apre anche ai Promotori dei Musei del Mare

Il rinnovato sito del polo museale marittimo genovese ospita il MEI Museo Nazionale dell'Emigrazione Italiana

Meno di un mese dopo l'inaugurazione per la cittadinanza, l'11 maggio scorso, del MEI Museo Nazionale dell'Emigrazione Italiana, il rinnovato sito del polo museale marittimo genovese, ospitato all'interno della Commenda di San Giovanni di Pré di Genova, ha aperto le porte ad una visita 'speciale'.

È stata infatti organizzata una serata, in collaborazione con il Mu.MA, una visita riservata agli Associati dei Promotori dei Musei del Mare, alla presenza anche di Nicoletta Viazino, Presidente Mu.MA, e sotto l'affascinante guida didattica dell'impareggiabile Pierangelo Campodonico, Direttore del Galata Museo del Mare.

È stata per tutti i presenti, col Presidente dei Promotori Mauro Iguera e il Direttore Maurizio Daccà in testa, e il sup-



porto prezioso del Segretario Anna Dentoni, l'occasione per rivedersi ma anche per conoscere una nuova stimolante sezione della storia della navigazione declinata sotto il profilo dei flussi migratori, nata dall'accordo tra il Ministero della Cultura, Regione Liguria e il Comune di Genova.

"Un luogo unico, pieno di multimedialità per rivivere le speranze, i dolori e i sacrifici degli immigrati italiani, storie che non possono essere dimenticate e che vanno tramandate alle future generazioni" aveva detto, in occasione dell'inaugurazione del Museo nazionale dell'Emigrazione Italiana il mese scorso, il Ministro della Cultura, Dario Franceschini.

Ed in effetti questa suggestiva location è il contenitore di una serie di messaggi sociali importanti, che meritano senz'altro una visita non frettolosa, perché gli spazi ridotti sono moltiplicati grazie alla multimedialità interattiva dei diversi segmenti che, su più piani, compongono il MEI.

A.S.

Anche gli operatori del container collaborano con orgoglio all'arcobaleno sociale

Logtainer ha supportato Maersk nel trasporto del container Rainbow da Rotterdam al Porto Antico di Genova, in occasione della manifestazione Liguria Pride 2022

Anche gli operatori del settore sono sensibili al rispetto della 'diversità', comunque queste vogliono potersi considerare o semplicemente denominare, ai fini di una mera individuazione.

“Abbiamo avuto il piacere di supportare la compagnia danese, leader globale, Maersk nel trasporto del container Rainbow da Rotterdam al Porto Antico di Genova, in occasione della manifestazione Pride che si tiene sabato 11 giugno” fa sapere in una nota l'operatore MTO genovese Logtainer.

Maersk, che parteciperà attivamente alla manifestazione, si contraddistingue da anni per valorizzare e promuovere al suo interno la cultura dell'inclusione e i principi di D&I (Diversity, Equity and Inclusion).

“Logtainer, partner storico di Maersk, condivide pienamente questi valori e crede nell'importanza di progetti di così alto impatto sociale” conclude la società diretta dall'Amministratore Delegato, Guido Nicolini, e guidata dal Direttore Generale, Paolo Montanari.

Il Liguria Pride 2022 torna dopo due edizioni in forma diversa a causa della pandemia; l'evento, organizzato dal Coordinamento Liguria Rainbow, si pone come momento di riflessione sul movimento LGBT+ e di socialità, che culmina con la parata per le vie di Genova con carri, striscioni e la partecipazione di associazioni e della cittadinanza, in programma sabato 11 giugno, preceduta da giorni ricchi di attività per tutti.

“Siamo Fuori!, slogan di questa edizione 2022, riconnette alle



origini del movimento LGBT+ italiano, nato a Sanremo. Fu, infatti, il F.U.O.R.I.! (Fronte Unitario Omosessuale Rivoluzionario Italiano) a organizzare la prima protesta al congresso di sessuologia che si teneva al Casinò della città dei fiori il 5 aprile 1972. Gli organizzatori hanno perciò deciso di ricordare questa data dedicando alla ricorrenza storica il Pride 2022 nonché una mostra presso Primo Piano di Palazzo Grillo (piazza delle Vigne) aperta fino al 10 luglio.

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



www.ship2shore.it

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

Iscriz. Trib. di Genova n. 19/2004
CCIAA di Genova, R.E.A. 412277
Cap. Soc. € 10.000 i.v.