



Infrastructure Lifecycle
Management
Solutions

dbagroup.it



Infrastructure Lifecycle
Management
Solutions

dbagroup.it

■ Scampata per ora da Moby e Tirrenia Cin la multa da 29 milioni di euro dell'Antitrust per abuso di posizione dominante sulle rotte per la Sardegna. Il Tar del Lazio si è espresso sul ricorso presentato dal gruppo di Vincenzo Onorato accogliendolo parzialmente e rinviando all'Antitrust per effettuare una nuova quantificazione della sanzione. Secondo Tirrenia e Moby «la sentenza considera il fatto che l'Antitrust avrebbe dovuto valutare in modo diverso l'assetto del mercato e anche il ruolo di concorrenti. Il gruppo Grimaldi, tra i soggetti che avevano presentato il ricorso all'Authority sfociato nella sanzione, nello stesso periodo ha effettuato consistenti sconti tariffari». (riproduzione riservata)



Traghetti di Moby e Tirrenia

NONSOLOMARE

GLS INVESTE 30 MILIONI IN ITALIA

■ Gls, uno dei principali player di corriere espresso, ha annunciato il lancio in Italia un piano di investimenti da 30 milioni per il biennio 2019/20, dopo aver speso più di 11 milioni nel 2018. Il nuovo piano serve a potenziare la già capillare presenza delle strutture sul territorio e incrementare i livelli di automazione e digitalizzazione del gruppo. «Il 2018 è stato in Italia l'anno del definitivo boom dell'e-commerce», ha confermato Klaus Schädle di Gls. «Grazie ai continui investimenti, siamo sempre presenti sul territorio, abbiamo accorciato le distanze con i clienti finali e siamo pronti a gestire al meglio i flussi di merci che crescono anno dopo anno. Per continuare a restare al passo abbiamo inserito nuove figure dirigenziali e Francesco Pellerano è stato nominato general manager di Gls Italy dopo aver ricoperto il ruolo di direttore finanziario».

TRASMEDITERRANEA CON CANTIERE VISENTINI

■ La compagnia di traghetti spagnola Trasmediterranea si è rivolta al Cantiere Navale Visentini di Porto Viro (Rovigo) per il rinnovamento della flotta. È stato infatti rilevato il traghetto ancora identificato con il numero di scafo 229 in costruzione presso lo stabilimento di Porto Viro, la cui consegna è prevista a maggio 2020. Si tratta di un noleggiato di lungo periodo a scafo armato corpo e macchina. La società del gruppo canarino Armas avrà dunque a disposizione tra un anno un traghetto di ultima generazione lungo 203 metri, largo 25,6, con 6,55 metri di pescaggio, mille passeggeri e 24,5 nodi di velocità. (riproduzione riservata)

PER GESTIONI ARMATORIALI È MOLTO DIFFICILE FINANZIARSI IN ITALIA

Armatori in cerca di banche

Definitivamente chiusa la ristrutturazione del debito, la società presieduta da Coccia ha concluso l'acquisto di una terza nave rivolgendosi a istituti esteri

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Ci sono voluti ben sei anni e mezzo ma alla fine la società Gestioni Armatoriali di Ravenna è riuscita a portare a termine la ristrutturazione finanziaria avviata nel dicembre 2012. È una delle poche shipping company in Italia a uscire dalla crisi con inalterato il proprio assetto azionario e senza aver ceduto la proprietà ai fondi d'investimento. Il problema, però, è che adesso aziende armatoriali in grado di ripartire possono farlo solo rivolgendosi al credito estero. Il tema è stato approfondito con *MF Shipping & Logistica* dal presidente Nicola Coccia che ha anche confermato come la società romagnola abbia messo a segno il suo terzo acquisto in pochi mesi. Dopo aver rilevato lo scorso novembre le navi cisterna Kraslava e Kazdanga, Gestioni Armatoriali ha infatti appena acquistato, sempre dalla



Il fumaiolo di una nave di Gestioni Armatoriali

società lettone Latvian Shipping Co. (partecipata da Vitol), l'unità gemella Kandava costruita nel 2007 e con portata lorda di 37.300 tonnellate. «Il prezzo pagato è stato di 11,55 milioni di dollari», ha spiegato Coccia. «Oltre a queste prime tre navi, fino all'autunno la nostra società avrà in gestione tecnica alcune delle navi già cedute come previsto dal piano di ristrutturazione

concordato con i fondi d'investimento che hanno rilevato il credito dalle banche. Prossimamente altre tre navi potrebbero essere affidate a Gestioni Armatoriali da parte di alcuni investitori». Oltre all'ultima new entry in flotta, però, è altrettanto importante la notizia che «la società ha completato la procedura di esdebitazione e ha quindi concluso il lungo processo di

ristrutturazione avviato nel 2012», ha aggiunto il presidente. «Anche Corrado Gatti, nominato amministratore indipendente pro-tempore dell'azienda su indicazione dei creditori, ha rassegnato le dimissioni poiché si è concluso il suo mandato». La complessa ristrutturazione finanziaria la scorsa estate aveva ottenuto l'ok da parte dei maggiori creditori (tra cui Attestor Capital e Deutsche Bank) che ha portato alla cessione dell'intera flotta allora composta da 12 navi cisterna e portarinfuse secche. Gestioni Armatoriali è ripartita dunque da zero, mantenendo a bordo i soci originari (tra cui l'azionista di riferimento Giovanna Casadei) e oggi ha all'attivo già tre navi di proprietà, anche se ha dovuto finanziarsi all'estero. «Stiamo lavorando solo con banche tedesche specializzate (Hamburg Commercial Bank, Berenberg Bank e altre) perché si trovano difficoltà insormontabili a lavorare con istituti di credito italiani», ha aggiunto Coccia. «Ci siamo visti addirittura negare la possibilità di aprire un conto corrente per la normale operatività da parte di una delle banche che in passato vantava un credito con Gestioni Armatoriali e aveva deciso spontaneamente e senza avvisarci di cederlo a fondi speculativi». Secondo Coccia la crisi dello shipping italiano nello scorso decennio è dovuta anche «all'assenza di specializzazione nel settore delle banche italiane che hanno fatto solo operazioni commerciali. Auspico comunque che si possa ora ricominciare ad avere un rapporto proficuo con le banche italiane». (riproduzione riservata)



SERIOUS COMMITMENT TO
CUSTOMER SATISFACTION

www.gruppospinelli.com



Aumenta la digitalizzazione
della tua Supply Chain
su timocom.it

TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

I NUOVI LIMITI ALLE EMISSIONI NAVALI SPINGERANNO LE COMPAGNIE A RIDURRE I CONSUMI

Italia più attraente nei container

Per Contship Italia i vincoli, in vigore dal 2020, amplieranno le prospettive di crescita dei porti italiani: per i trasporti dall'Asia risultano più convenienti, perché più vicini rispetto ad altri scali europei

Nuove sfide in vista per il trasporto marittimo di merci in container. E con queste dovranno fare i conti anche i porti italiani, sia per sfruttare al meglio le opportunità che emergeranno sia per limitare al massimo le possibili conseguenze negative. L'economia mondiale corre meno, così che nel 2019 la crescita nella movimentazione mondiale di container sarà più modesta, mentre il baricentro degli scambi commerciali si sposta sempre più a Oriente. Nel business del trasporto marittimo è in atto un processo di consolidamento e integrazione verticale fra vettori che ha mutato drasticamente lo scenario



La Spezia Container Terminal

rispetto ad alcuni anni fa. Ma ci sono anche aspetti promettenti: uno su tutti le norme in vigore dal 2020 che imporranno un limite alle emissioni e per molte navi, dunque, l'uso di combustibili con un tenore di zolfo più basso ma che sarà più caro di quello usato oggi. Ciò significa che le compagnie di navigazione preferiranno ridurre il più possibile le miglia navigate al fine di ridurre i consumi e quindi i costi dei porti italiani diventeranno più competitivi rispetto ai concorrenti del Nord Europa per le navi che arrivano da o sono destinate all'Asia.

È quanto osservato da Daniele Testi, direttore marketing del gruppo Contship Italia, in occasione di un convegno organizzato da Atena nel quale è stato chiamato a descrivere lo scenario mondiale dei traffici

containerizzati. Premettendo, appunto, le incertezze che permangono sul mercato a causa di vari fattori (Brexit, guerra dei dazi, economia e debito cinese, instabilità del Venezuela ecc.), i numeri esposti da Testi dicono che nel 2018 sono stati 779 milioni i Teu (unità di misura del container da 20 piedi) movimentati nel mondo (+4,3%), includendo quindi anche i container vuoti e il trasbordo, mentre il traffico globale di container

pieni è stato di 219 milioni di Teu (+5%). Per il 2019, al netto di un possibile peggioramento dello scontro in atto fra Usa e Cina, le previsioni rimangono positive seppur con tassi di crescita più moderati, in linea con il rallentamento dell'economia mondiale. Le movimentazioni portuali saranno di 810 milioni di Teu (+3,9%), mentre i traffici globali dovrebbero attestarsi a 225 milioni di Teu (+2,9%). Nel 2023 il totale dei traffici globali

li dovrebbe raggiungere i 263,9 milioni di Teu, +19,6% rispetto ai livelli del 2018.

Testi evidenzia poi come il traffico sia sempre più spostato a Oriente con la Cina che pesa per il 57,7% sul totale dei container movimentati nei porti, mentre l'Italia, con i suoi 10 milioni di Teu (incluso il trasbordo) vale circa il 7,4%. A proposito dei cambiamenti in atto nel trasporto via mare di container, conseguenza del consolidamento di

mercato e del raggruppamento dei vari vettori sopravvissuti in tre alleanze (che controllano il 96% della capacità di stiva ad esempio sulla rotte fra Asia e Mediterraneo), i numeri esposti da Testi evidenziano che negli ultimi sette anni è progressivamente diminuita la frequenza dei servizi di linea offerti mentre, al contrario, crescono senza sosta la capacità di stiva mondiale e il gigantismo delle navi. Dopo che nel 2018 sono state consegnate dai cantieri 26 navi Ultra Large Container Carrier da oltre 18 mila Teu di capacità (con un'offerta di stiva di 5.215.000 Teu), altre 22 unità simili entreranno in servizio nel 2019 (pari a 460 mila Teu di capacità) e ulteriori 28 sono attese già per il 2020 (660 mila Teu). Sulla rotta fra Asia ed Europa domanda e offerta di trasporto di container via mare sembrano crescere di pari passo e il tasso di utilizzazione della stiva disponibile risulta elevato (80-90%), mentre a proposito delle tariffe di nolo si scopre che nel 2018, per 25 settimane su 52, il livello dei noli per le linee verso il Mediterraneo (1.623 dollari per container da 40 piedi) è stato superiore a quelli per il Nord Europa (1.606 dollari).

Per gli scali del Sud Europa, e in particolare quelli italiani, c'è poi un altro fattore che potrebbe incrementarne la convenienza, vale a dire le nuove norme sulle emissioni navali che da gennaio 2020 imporranno l'uso di carburanti puliti ma più costosi e per i quali le compagnie di navigazione stanno già preannunciando rincari sui noli del 20-30%. In totale l'industria del trasporto marittimo si aspetta da questa nuova norma extra-costi per 15 miliardi di dollari, di cui una quota tra il 50 e il 75% si prevede sarà possibile ribaltarla sulla merce. Ciò significa che un porto come La Spezia, che a una nave proveniente da Singapore consente di risparmiare circa 1.900 miglia nautiche (-22,8%) rispetto all'alternativa di raggiungere il porto olandese di Rotterdam, parte da una nuova posizione di vantaggio. (riproduzione riservata)



CARGÉAS Gruppo BNP Paribas

F.a.m.a. FONDO AGENTI MARITTIMI ED AEREI

ENTE BILATERALE NAZIONALE Agenzie Marittime e Mediatori Marittimi

INTESA SANPAOLO

PROGRAMMA

Ore 9.30 REGISTRAZIONE

Ore 10.00 INIZIO LAVORI

Saluti di benvenuto

❖ Presidente Associazione Agenti Marittimi Marche e Abruzzo, **Andrea Morandi**

Saluti istituzionali

❖ Sindaco di Ancona, **Valeria Mancinelli**
 ❖ Presidente Regione Marche, **Luca Ceriscioli**
 ❖ Presidente AdSP del Mar Adriatico Centrale, **Rodolfo Giampieri**
 ❖ Direttore Marittimo Ancona, **Enrico Moretti**

Intervento

Direttore SRM, **Massimo Deandrei**

Relazione e presentazione del manifesto programmatico sulle emergenze del cluster marittimo del Presidente di Federagenti, **Gian Enzo Duci**

Interventi

❖ Presidente Assarmatori, **Stefano Messina**
 ❖ Presidente Confindustria, **Mario Mattioli**
 ❖ Comandante Generale Capitanerie di porto - Guardia Costiera, **Giovanni Pettorino**
 ❖ Direttore Generale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Mauro Coletta**

Il Presidente di Federagenti **Gian Enzo Duci** intervista **Giannantonio Stella** e **Luca Telese**

Conclusioni

❖ Presidente Federagenti **Gian Enzo Duci**

Ore 13.00 LIGHT LUNCH

STAR comunicazione in movimento

Segreteria organizzativa: Star comunicazione in movimento
 tel. +39 348 4144780 / +41 786433361 • info@starcomunicazione.com • www.starcomunicazione.com

RINA. Excellence Behind Excellence.

RINA
 rina.org