

PROTAGONISTA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

grimaldiholdingspa.com

■ Al porto di Trieste è arrivata una nuova gru transtainer per il terminal gestito dalla Samer Seaports & Terminals al Molo V. Si tratta di un investimento da oltre 10 milioni di euro che consentirà all'infrastruttura di diventare un moderno terminal ferroviario dedicato allo sbarco e all'imbarco di semirimorchi, casse mobili e container. Il Terminal di Riva Traiana è la base operativa di quella che è riconosciuta come l'autostrada del mare e che collega Trieste alla Turchia. Il traffico ferroviario è in arrivo e in partenza da e verso il Centro e Nord Europa (Germania, Lussemburgo e Austria). (riproduzione riservata)



La gru arrivata a Trieste

GRIMALDI HOLDING

grimaldiholdingspa.com

NONSOLOMARE

PARTITO IL PRIMO TRENO MERCI ITALIA-CINA

■ Partito dall'Interporto di Mortara un convoglio ferroviario diretto in Cina e formato da 17 carri che trasportano 34 container. Impiegherà 18 giorni per percorrere 10.800 km passando per Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan prima di arrivare allo scalo cinese di Chengdu. Il treno trasporta generi vari tra cui macchinari, mobili, prodotti di metallo, piastrelle e automobili. Entro il 2018 sarà attivato un servizio regolare con almeno tre coppie di treni la settimana, che potrebbero diventare venti nel 2020. In Cina, le spedizioni sono seguite da Changjiu Logistics, tra le prime società di logistica cinesi e la prima, per fatturato, tra quelle quotate alla Borsa cinese. In Cina gestisce 33 piattaforme, più una negli Usa e una in Europa, ad Amburgo.

D'AMICO I.S. HA VENDUTO NAVE HIGH PRESENCE

■ La flotta della d'Amico International Shipping ha ceduto per 14,14 milioni di dollari la proprietà della nave cisterna High Presence, riacquistandone al contempo la gestione operativa con un contratto di noleggio della durata di sei anni. La High Presence è una tanker Medium Range da 48.700 tonnellate di portata lorda costruita nel 2005 dal cantiere giapponese Imabari. L'accordo consente alla controllata d'Amico Tankers di generare un effetto di cassa, al netto del rimborso del debito bancario esistente per la nave, di 7,2 milioni di dollari, contribuendo quindi al rafforzamento della liquidità in vista del completamento del piano di rinnovamento della flotta. (riproduzione riservata)

IL GRUPPO FA SPAZIO AGLI ITALIANI TRA I 30 MILA CHE ASSUMERÀ A BREVE

Msc vuole più Italia a bordo

Per questo la compagnia chiede di modificare il Registro Internazionale così da estendere gli sgravi contributivi concessi alle navi con bandiere comunitarie

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Testa e portafoglio in Svizzera (la sede è a Ginevra) per il gruppo Mediterranean Shipping Company, ma forte legame con il Belpaese dove è nato il fondatore Gianluigi Aponte. Secondo i dati forniti dalla stessa società, infatti, in Italia le attività di Msc che, oltre a essere la quarta compagnia crocieristica al mondo è anche e soprattutto la seconda

I rimorchiatori italiani pronti allo sbarco in Grecia

Apochi giorni dall'ingresso di Deutsche Alternative Asset Management nel capitale di Rimorchiatori Mediterranei con il 35%, quest'ultima, che fa capo al gruppo Rimorchiatori Riuniti, ha messo a segno un'importante acquisizione in Grecia. L'operazione è stata effettuata tramite una nuova joint venture con altre società italiane, Gesmar di Ravenna (a sua volta controllato al 50% da Rimorchiatori Riuniti) e Fratelli Neri di Livorno da un lato, e lo storico operatore greco Gigilinis Shipping Group, attivo nel porto di Salonico, dall'altro. I soci avranno tutti il 25% della

nuova società tramite la quale i tre gruppi italiani pongono le basi per

entrare da protagonisti nel rimorchio portuale in Grecia. L'operazione prevede anche la concessione da parte degli armatori italiani di tre rimorchiatori in noleggio a scafo nudo alla neonata società greca che sarà guidata da Mario Mizzi e che cercherà di espandere le proprie attività anche in altri porti in Grecia e nel Mediterraneo Orientale. La cordata italiana è stata assistita nella transazione dall'advisor Fp Corporate Finance e per gli aspetti legali dallo studio Watson Fairley & Williams. Gli stessi advisor sono stati protagonisti anche del recentissimo acquisto da parte di Rimorchiatori Napoletani di due mezzi costruiti nel cantiere turco Sanmar e destinati a entrare in servizio nel porto di Napoli. L'investimento per i due rimorchiatori è stato di circa 9 milioni di euro. (riproduzione riservata)



La nave Msc Seaside di Msc Crociere

compagnia di navigazione globale nel trasporto container via mare, generano affari complessivi per 5 miliardi di euro l'anno, cifra che, oltre a crociere e cargo, include anche i terminal portuali e i traghetti Grandi Navi Veloci e Snav. Il tutto a fronte di 10 mila dipendenti italiani, ma Msc ne vorrebbe molti di più, specie a bordo delle navi da crociera, e per questo chiede al Governo di modificare il Registro Internazionale delle navi. «È ora di trovare a livello europeo un equilibrio che possa favorire l'assunzione di cittadini comunitari», ha dichiarato infatti Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di

Msc Crociere, in occasione della consegna a Monfalcone dell'ultima nave da crociera Msc Seaside costruita da Finantieri. Noi, ad esempio, con le navi in costruzione, nell'arco di pochi anni assumeremo più di 30 mila persone. E, con un adeguamento normativo, potrebbero essere in buona parte italiani. Le modifiche alle norme sul Registro Internazionale non devono quindi essere oggetto di uno sterile scontro all'interno del settore armatoriale italiano, bensì un'opportunità da cogliere anche da parte della politica». Il riferimento è alla battaglia politica e commerciale in corso tra i gruppi Grimaldi (sup-

portata da Confitarma) e Moby (da Confrasperto), ma al ministero del Lavoro Msc chiede soprattutto di poter beneficiare di sgravi contributivi sui marittimi imbarcati sulle proprie navi battenti bandiera maltese. Perché questo avvenga non basta però l'estensione anche ad altre bandiere comunitarie dei benefici fiscali e contributivi previsti dal Registro Internazionale delle navi approvato con l'ultima Legge Europea. L'estensione riguarda il pacchetto fiscale di benefici per le navi battenti le altre bandiere dell'Ue, ma esclude lo sgravio contributivo dei marittimi italiani imbarcati su navi registrate in altri Paesi comunitari. Le richieste di Msc sono le stesse avanzate l'anno scorso da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, e cioè lo sgravio dei contributi previdenziali

italiani (33% dello stipendio lordo) a carico delle società armatoriali straniere. La modifica aumenterebbe di poco la spesa pubblica nazionale e garantirebbe un maggiore impiego dei marittimi tricolore su navi battenti bandiere estere perché il loro costo risulterebbe competitivo rispetto a quello di altri marittimi Ue e, almeno per gli ufficiali, anche extracomunitari. Il provvedimento interesserebbe non solo Msc Crociere ma anche altre compagnie crocieristiche e armatoriali che reclutano marittimi italiani, come Carnival Cruise Line, Princess Cruises e Royal Caribbean. La blue economy, l'economia legata al mare, secondo Msc vale 43 miliardi di euro l'anno, il 3,5% del pil nazionale, e garantisce 835 mila posti di lavoro. Forse si potrebbe fare di più. (riproduzione riservata)

TimoCom.

I Suoi ordini digitali di trasporto sono in buone mani.

Con TC Transport Order® potrà gestire i Suoi ordini di trasporto in tutta semplicità, direttamente nella piattaforma di trasporto TimoCom.

www.timocom.it/Richiesta-di-trasporto

PER ANIMP IL 98% DELLA LOGISTICA È COSTITUITO DALL'EXPORT DI MACCHINARI HI-TECH

Italia al top nei trasporti eccezionali

L'economia tricolore non contribuisce però alla crescita del comparto, sostenuto dalla logistica all'estero, specie dei settori oil&gas e power. In futuro aumenterà l'importanza di gas e rinnovabili

Anche se l'Italia è uno dei Paesi leader a livello mondiale per le attività di logistica e trasporti a supporto delle spedizioni complesse di macchinari e impiantistica, il comparto deve fare a meno del traino dell'economia nazionale. È quanto emerso in occasione della riunione della sezione logistica, trasporti e spedizioni dell'Associazione nazionale di impiantistica industriale (Animp) tenutasi a

ness più importanti per chi opera nella logistica dell'impiantistica siano oggi oil&gas e power (energia). «A livello mondiale nel 2017 sono stati aggiudicati 137 nuovi progetti nell'attività petrolifera upstream, in ripresa rispetto ai 104 dell'anno prima, ma ancora lontani dai 224 del 2013», ha spiegato l'esperto prevedendo però per il futuro un'importanza crescente per il gas e per le fonti rinnovabili. A oggi circa il 55% del mercato



Un imbarco eccezionale su una nave Messina

bordo di una nave della flotta Messina nel porto di Genova. «In Italia praticamente non c'è mercato in questo momento», ha detto senza mezzi termini il presidente dell'associazione, Claudio Gemme (Fincantieri Sistemi Integrati), aggiungendo che i general contractor italiani, tra cui Saipem, Tecnimont, Eni, Fincantieri, Ansaldo Energia e altri, «vanno a cercarsi il lavoro in giro per il mondo». Se nuovi progetti industriali a elevata complessità di fatto non ce ne sono, l'Italia vanta però produttori di componentistica che, assicura Gemme, «non sono secondi a nessuno».

Nel più ampio mondo della logistica le spedizioni per l'impiantistica sono le più complesse per tempi, destinazioni, volumi e organizzazione dei trasporti. «Oggi il 98% del mercato italiano è rappresentato da carichi in export», ha spiegato Massimo Zambon, delegato della sezione trasporti di Animp, che cita come unico progetto significativo per l'impiantistica quello di Tempa Rossa in Basilicata. «Tutto il resto sono spedizioni dall'Italia di impianti e macchinari che il nostro Paese riesce ancora a produrre perché hanno elevata tecnologia. Un fattore penalizzante però per l'Italia è il fatto che nel mondo sempre più nazioni che ospitano nuovi progetti industriali richiedono che vengano svolte in loco più produzioni e costruzioni possibili, limitando al minimo le importazioni dall'estero».

Il fenomeno è stato richiamato da Giacomo Franchini, direttore della società SupplHi, che ha evidenziato come i settori di busi-

Maneschi e Oriolo scommettono su Taranto

Dopo una prima richiesta di concessione di un'area del Molo Polisettoriale del porto di Taranto da parte di Southgate Europe Terminal, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha reso noto di aver ricevuto una seconda istanza per ottenere in concessione per 30 anni un'altra fetta del terminal. Ad avanzarla è stata la società South Marine Gate, joint venture paritetica fra la Castiglia srl, Compagnia Portuale srl del gruppo To Delta, Malucla srl e Quadrato Divisione Industria srl.

Due di queste aziende sono vecchie conoscenze del porto di Taranto perché la Compagnia Portuale di Monfalcone fa capo all'imprenditore Pierluigi Maneschi che già era stato terminalista in porto con il Taranto Container Terminal, messo in liquidazione nel 2015. «Abbiamo partecipato con una società che fa carico convenzionale e che al porto di Monfalcone movimentava circa 3,5 milioni di tonnellate all'anno di prodotti siderurgici, cellulosa e altro», ha spiegato Maneschi a MF Shipping & Logistica.

Nell'Alto Adriatico, però, Maneschi deve fare i conti con fondali poco profondi e per

questo sottolinea che, «dopo tanti anni di richieste siamo ancora lontani da ottenere quello che avevamo domandato, vale a dire i dragaggi per poter fare entrare le navi più grandi. Siamo quindi costretti ad andare in altri porti del Sud Italia o in altri Paesi per allibarle. Quando arrivano le navi che hanno più di 10,5 metri di pescaggio dobbiamo andare altrove e quindi ci è sembrato che Taranto potesse essere un'opportunità visto che ci saranno 16 metri di pescaggio». Il numero uno di To Delta ha poi precisato che la nuova società movimenterà a Taranto prevalentemente prodotti siderurgici e cellulosa, non container.

Della cordata South Marine Gate, fa parte anche Malucla, società riconducibile ad Alessandro Oriolo. Quest'ultimo, vertice della società di spedizioni e trasporti Saga Italia (parte del gruppo Bolloré), già negli anni scorsi, insieme a Ionian Shipping Consortium, aveva cercato di ottenere in concessione una porzione del Molo Polisettoriale di Taranto. L'obiettivo era di insediare attività portuali a supporto dell'industria oil&gas e dell'impiantistica. (riproduzione riservata)



13 dicembre 2017
ore 9.30

SAVE the DATE

Location: Residenza di Ripetta
via di Ripetta, 231 - Roma

segreteria organizzativa:
Star comunicazione in movimento
tel. 348 4144780 • info@starcomunicazione.com
www.starcomunicazione.com

oil&gas è in mano a Cina, Nord America e Medio Oriente.

Le altre tendenze in atto riguardano una crescente concentrazione fra i grandi player che rappresentano la domanda di spedizioni di impiantistica (Fincantieri e Stx, Ge Oil&Gas e Baker Hughes, Technip e Fmc Technologies solo per fare qualche esempio), una dimensione media inferiore dei progetti e un focus sempre più pressante su riduzione dei tempi e dei costi.

Fra i 188 soggetti aderenti alla sezione logistica, spedizioni e trasporti di Animp, la compagnia di navigazione italiana più attiva su questo mercato è la Ignazio Messina & C. «Impiantistica e project cargo pesano per il 20% sul totale delle merci imbarcate sulle nostre navi», ha spiegato l'amministratore delegato Ignazio Messina. «Si parla di rotaie e altre parti di infrastrutture, di trasformatori elettrici e di presse per vari utilizzi industriali, ma non solo». Messina ha poi aggiunto che «questi carichi garantiscono marginalità più elevate rispetto ai container e in quest'ambito la qualità del servizio di trasporto marittimo offerto è premiante, così come rappresenta un valore aggiunto anche il servizio di logistica terrestre a destinazione che il nostro gruppo è in grado di offrire grazie ad accordi con partner locali». L'armatore genovese infine rileva come, rispetto al passato, le loro navi oggi trasportino impiantistica e macchinari più fra porti esteri che da e per l'Italia e che le destinazioni più richieste sono i paesi del Medio Oriente e l'Africa orientale. (riproduzione riservata)