

Spediporto

Spediservices



Spediporto

Spediservices



EDIZIONE
2022

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

SHIPPING ITALY

PDF
interattivo

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE

UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GRUPPI ARMATORIALI ITALIANI TOP 15 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 4
SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 6
SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 7
SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 8
OLTRE 40 NAVI ACQUISTATE DA SHIPPING COMPANY ITALIANE NEL 2022	PAG. 10
QUASI 50 NAVI SONO STATE CEDUTE DA ARMATORI ITALIANI NEGLI ULTIMI DODICI MESI	PAG. 12
TUTTE LE NAVI IN COSTRUZIONE IN ITALIA E PER ARMATORI ITALIANI NEL MONDO	PAG. 14
"I PORTI STANNO DIVENTANDO PALESTRE DI NOVITÀ"	PAG. 17
"ACCOMPAGNARE LA CRESCITA DIMENSIONALE E COMPETITIVA DELLA LOGISTICA NAZIONALE"	PAG. 18
"IMPEGNATI SU SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA E TRANSIZIONE ECOLOGICA"	PAG. 21
"IMPOSSIBILE FORMULARE PREVISIONI PER IL 2023"	PAG. 24
"AL LAVORO SU COMPETITIVITÀ ED EFFICIENZA DEL SISTEMA"	PAG. 27
"RISCHIAMO DI VEDER LE NAVI LASCIARE I PORTI NAZIONALI PER ALTRE DESTINAZIONI"	PAG. 30
"INTERVENIRE SULLE URGENZE AFFINCHÉ NON SI TRAMUTINO IN ALLARMI"	PAG. 32
"TUTTO QUELLO CHE SERVE E CIÒ VA EVITATO PER I TERMINAL E LE IMPRESE PORTUALI ITALIANE"	PAG. 34
"AUMENTA LA RICHIESTA DI NAVI CON TECNOLOGIE ALL'AVANGUARDIA E MOTORI DI NUOVA GENERAZIONE"	PAG. 36
DAL PIÙ RICCO AL MENO RICCO: LA CLASSIFICA DEI RISULTATI DEI TERMINAL CONTAINER ITALIANI	PAG. 38
UN 2022 RICCO DI M&A NEI PORTI ITALIANI	PAG. 39
LAGHEZZA SI ESPANDE A EST E CONSOLIDA LA PRESENZA NEL RETROPORTO DI SPEZIA	PAG. 41



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Dal 1946 la casa dell'industria logistica italiana



valori in migliaia di euro

	RAGIONE SOCIALE	Anno	variazione % ricavi 19-21	RICAVI	EBITDA	RISULTATO NETTO	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
1	GRIMALDI GROUP S.P.A.	2021	10%	3.460.654	516.647	437.338	7.326.663	4.450.694
		2020		2.765.602	329.897	272.629	6.494.814	3.997.045
		2019		3.157.078	347.410	286.992	6.484.838	3.821.633
2	ITALIA MARITTIMA S.P.A.	2021	9%	765.531	274.756	266.985	465.179	330.954
		2020		620.213	27.258	21.203	269.570	63.969
		2019		700.808	-32.883	-40.343	258.379	42.766
3	D'AMICO SOCIETA' DI NAVIGAZIONE S.P.A.	2021	1%	707.550	113.891	116.717	1.786.829	710.218
		2020		616.295	741	-70.371	1.740.370	556.784
		2019		701.323	-1.533	-53.910	2.111.895	661.936
4	COSTA CROCIERE S.P.A.	2021	-88%	512.096	-1.339.928	-1.320.132	9.454.456	5.146.094
		2020		1.364.215	-1.377.521	-1.466.102	9.294.274	4.573.536
		2019		4.445.401	704.377	662.632	9.914.089	5.374.910
5	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	2021	16%	465.275	14.702	-6.896	627.534	85.730
		2020		303.771	-13.934	-42.805	592.809	83.145
		2019		401.237	20.194	1.490	451.403	79.860
6	IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.	2021	20%*	355.002	47.066	36.811	538.778	139.932
		2020		295.540	-3.774	112.908	489.202	90.492
		2019		n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
7	AZIENDA VENEZIANA DELLA MOBILITA' S.P.A.	2021	-18%	247.423	6.590	531	593.324	102.668
		2020		256.617	6.790	335	604.349	101.693
		2019		302.866	10.549	1.562	578.772	99.565
8	CARONTE & TOURIST S.P.A.	2021	-14%	203.060	12.346	2.641	344.548	126.522
		2020		228.243	32.707	20.955	252.063	56.866
		2019		236.017	36.636	25.955	233.926	46.708
9	MARNAVI SPA	2021	29%	195.119	10.812	8.686	374.553	165.766
		2020		157.134	7.015	4.126	352.544	159.174
		2019		151.016	7.014	3.022	331.571	155.403
10	ACTV S.P.A.	2021	-16%	190.555	1.421	174	271.096	58.182
		2020		199.363	1.153	162	309.150	58.008
		2019		227.264	1.046	744	264.777	56.395
11	RIMORCHIATORI RIUNITI - SOCIETA' PER AZIONI	2021	-17%	148.494	27.922	23.161	582.235	347.847
		2020		132.103	22.804	-28.102	611.035	319.793
		2019		179.520	26.615	12.415	669.112	358.756
12	TARROS S.P.A.	2021	5%	148.399	14.187	13.180	113.835	25.561
		2020		131.888	5.294	3.642	108.852	18.820
		2019		141.462	5.900	4.492	117.158	17.680
13	FORSHIP S.P.A.	2021	-29%	131.354	-2.000	-2.590	148.736	53.308
		2020		147.996	3.084	3.063	124.062	55.898
		2019		185.661	2.517	2.331	151.135	52.835
14	EMES FEEDERING S.R.L.	2021	-13%	114.844	482	365	22.387	2.643
		2020		101.505	1.270	277	20.000	2.278
		2019		132.221	1.593	929	25.809	2.001
15	MEDNAV S.P.A.	2021	8%	92.537	2.442	315	209.203	6.610
		2020		91.103	-1.498	-3.840	236.102	5.627
		2019		85.406	7.362	5.696	261.005	5.705

*dato calcolato su base 2020

**SALE & PURCHASE
NEW BUILDINGS
CHARTERING
COURT COMMISSIONER
DEMOLITIONS
EVALUATIONS
MARINE ENGINE
SPARE PARTS**



Fertonani Shipbrokers



WWW.FERTONANISHIPBROKERS.COM

valori in migliaia di euro

	RAGIONE SOCIALE	Anno	variazione % ricavi 19-21	RICAVI	EBITDA	RISULTATO NETTO	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
1	GRIMALDI EUROMED S.P.A.	2021	1%	1.415.682	210.697	73.624	2.976.921	1.826.868
		2020		1.184.290	155.030	71.541	2.758.859	1.746.597
		2019		1.396.865	149.279	62.023	2.589.332	1.711.554
2	GRIMALDI DEEP SEA S.P.A.	2021	14%	844.201	257.887	168.403	1.692.650	1.231.309
		2020		684.818	172.359	105.290	1.433.900	1.061.305
		2019		742.541	155.118	92.992	1.397.540	974.015
3	ITALIA MARITTIMA S.P.A.	2021	9%	765.531	287.091	266.985	465.179	330.954
		2020		620.213	39.007	21.203	269.570	63.969
		2019		700.808	-21.389	-40.343	258.379	42.766
4	COSTA CROCIERE S.P.A.	2021	-88%	524.917	-717.546	-1.321.108	9.470.636	5.061.240
		2020		1.297.092	-575.963	-1.465.195	9.196.178	4.472.848
		2019		4.318.487	1.074.753	649.116	9.741.467	5.273.290
5	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	2021	16%	465.214	16.375	-7.479	623.182	82.040
		2020		303.703	-13.006	-41.977	589.356	79.976
		2019		401.194	59.881	984	446.572	75.692
6	IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.	2021	39%	345.191	84.395	35.824	533.467	136.132
		2020		283.786	34.400	111.987	479.745	87.780
		2019		248.791	29.791	-36.852	567.777	-43.347
7	AZIENDA VENEZIANA DELLA MOBILITA' S.P.A.	2021	-17%	212.304	5.305	339	448.072	93.540
		2020		218.734	21.214	156	447.052	92.757
		2019		257.161	25.077	747	421.601	92.257
8	ACTV S.P.A.	2021	-16%	190.555	1.479	174	271.096	58.182
		2020		199.363	17.726	162	309.150	58.008
		2019		227.264	16.970	744	264.777	56.395
9	FORSHIP S.P.A.	2021	-29%	131.354	-1.807	-2.590	148.736	53.308
		2020		147.996	3.642	3.063	124.062	55.898
		2019		185.661	2.684	2.331	151.135	52.835
10	MARNAVI SPA	2021	2%	124.587	17.401	6.463	286.366	153.595
		2020		123.207	14.142	1.878	299.090	148.235
		2019		122.275	18.404	5.734	304.420	150.758
11	EMES FEEDERING S.R.L.	2021	-13%	114.844	584	365	22.387	2.643
		2020		101.505	1.329	277	20.000	2.278
		2019		132.221	1.640	929	25.809	2.001
12	TARROS S.P.A.	2021	13%	110.629	6.304	5.220	65.115	11.349
		2020		93.553	-1.951	-915	63.163	6.129
		2019		97.896	-3.591	611	63.722	3.488
13	CARONTE & TOURIST S.P.A.	2021	-4%	99.668	33.105	17.385	245.135	127.127
		2020		87.178	25.385	7.465	249.564	129.204
		2019		104.004	35.458	15.764	193.371	77.837
14	COSIARMA S.P.A.	2021	13%	94.869	18.172	13.134	46.605	24.131
		2020		82.357	12.545	6.785	38.917	17.483
		2019		84.062	9.005	3.567	42.719	20.444
15	CARONTE & TOURIST ISOLE MINORI S.P.A.	2021	7%	87.942	6.260	87	87.024	25.500
		2020		85.176	7.340	758	81.720	22.741
		2019		82.285	10.706	493	63.874	12.242
16	LIBERTY LINES S.P.A.	2021	-5%	85.816	10.082	198	124.884	46.586
		2020		84.203	10.758	250	106.520	46.062
		2019		90.626	13.501	634	113.982	46.069

17	DALMARE SPA	2021	-23%	69.509	6.558	1.655	118.565	15.170
		2020		61.400	6.551	2.533	128.579	15.151
		2019		90.593	6.451	511	134.336	9.450
18	PREMUDA - SOCIETA' PER AZIONI	2021	77%	63.698	21.687	-3.322	151.438	52.025
		2020		43.627	7.162	-22.943	172.618	29.498
		2019		36.054	5.764	-10.833	205.902	56.858
19	LNG SHIPPING S.P.A.	2021	84%	60.637	51.118	-30.512	525.494	211.348
		2020		34.055	23.010	2.423	289.185	244.149
		2019		32.980	21.078	6.425	312.483	247.866
20	GRIMALDI GROUP S.P.A.	2021	-38%	59.171	-6.213	80.622	2.061.714	1.924.188
		2020		62.612	-5.502	80.858	2.062.388	1.883.566
		2019		95.511	-4.934	84.439	2.072.221	1.842.707
21	ADRIA FERRIES S.P.A.	2021	-3%	56.474	16.216	12.056	67.696	22.527
		2020		38.756	10.947	6.470	58.972	15.540
		2019		57.936	12.190	9.711	63.666	16.844
22	MANISA CHARTERING S.R.L.	2021	481%*	47.557	19.500	14.063	31.047	14.645
		2020		8.181	715	382	5.032	392
		2019		n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
23	TOSCANA REGIONALE MARITTIMA SPA TOREMAR	2021	-3%	45.505	3.372	984	30.378	5.963
		2020		42.190	3.498	76	28.119	4.979
		2019		46.939	4.034	-5.283	36.654	1.023
24	FRATELLI D AMICO ARMATORI SPA	2021	-41%	45.049	-1.108	-20.290	198.705	26.821
		2020		83.428	37.526	24.001	238.840	46.528
		2019		76.193	22.454	-2.926	214.398	27.321
25	CAMPANIA REGIONALE MARITTIMA S.P.A.CAREMAR	2021	4%	43.840	1.972	19	30.811	4.121
		2020		36.089	3.607	1.361	32.296	5.367
		2019		42.021	2.096	228	23.588	4.006
26	SYNERGAS S.R.L.	2021	3%	42.820	12.308	-1.914	97.080	27.012
		2020		36.619	9.332	-6.081	97.747	27.362
		2019		41.753	11.036	31.814	110.954	35.416
27	MANISA BULK S.R.L.	2021	-15%	40.132	12.090	7.799	24.733	10.788
		2020		38.466	1.339	130	13.130	3.958
		2019		47.184	3.061	1.528	16.367	3.828
28	RIMORCHIATORI AUGUSTA S.R.L.	2021	193%	39.667	19.281	10.132	54.338	35.187
		2020		33.332	13.534	6.028	53.444	33.113
		2019		13.545	6.610	4.373	15.459	10.309
29	MICHELE BOTTIGLIERI ARMATORE S.P.A.	2021	36%	38.725	14.136	4.043	108.050	23.248
		2020		23.190	-329	-7.881	95.059	19.205
		2019		28.491	5.111	68	99.368	27.087
30	FRATELLI NERI S.P.A.	2021	-11%	37.179	15.836	4.933	206.666	128.136
		2020		34.740	11.151	592	213.778	123.204
		2019		41.892	17.186	6.374	158.266	96.443
31	SNAV S.P.A.	2021	-18%	35.259	1.346	-1.117	39.832	10.444
		2020		19.828	-4.798	-5.932	44.367	11.560
		2019		43.130	4.314	1.477	31.762	2.932
32	MORFINI S.P.A.	2021	-3%	35.120	1.773	-65.946	67.917	-60.300
		2020		37.624	8.658	1.442	129.933	5.646
		2019		36.101	8.528	-1.703	131.141	4.204
33	ADI SERVIZI MARITTIMI S.R.L.	2021	-18%	33.124	645	-8.588	234.760	95.320
		2020		31.218	2.481	-6.200	204.495	103.908
		2019		40.216	2.448	-5.475	207.696	110.109
34	M.A. GRENDI DAL 1828 S.P.A. SOCIETA' BENEFIT	2021	30%	31.661	1.933	3.052	42.141	18.000
		2020		26.029	1.704	1.675	41.271	16.002
		2019		24.432	1.937	2.524	28.803	11.414
35	CARBOFIN S.P.A.	2021	-11%	30.186	2.594	-4.049	120.934	81.752
		2020		34.490	4.261	-5.498	122.126	79.005
		2019		34.036	2.374	-7.462	130.078	81.576

36	NAVALMED S.R.L.	2021	42%	29.486	256	347	26.230	6.662
		2020		21.119	821	1.447	14.181	4.883
		2019		20.723	872	2.011	10.403	3.436
37	BAMBINI S.P.A.	2021	5%	28.559	4.784	690	45.786	17.283
		2020		27.179	4.185	307	49.444	16.593
		2019		27.274	4.992	1.147	53.324	16.286
38	GRIMALDI HOLDING S.P.A.	2021	18%	28.544	11.580	2.362	177.784	164.750
		2020		25.995	9.585	1.308	183.065	167.376
		2019		24.181	8.929	3.448	171.459	148.773
39	BLUFERRIES S.R.L.	2021	13%	27.534	8.693	4.403	61.388	40.107
		2020		22.808	7.608	3.923	57.173	35.704
		2019		24.472	5.410	2.173	44.753	31.781
40	ELBANA DI NAVIGAZIONE - SOCIETA' PER AZIONI	2021	-34%	26.922	1.404	-1.240	34.613	9.585
		2020		26.151	2.114	1.088	37.691	10.825
		2019		40.828	7.307	1.690	40.241	9.576
41	RIMORCHIATORI NAPOLETANI S.R.L.	2021	-8%	26.659	10.180	1.834	99.001	54.265
		2020		25.103	8.038	-1.162	98.245	53.858
		2019		29.130	11.515	38	91.898	52.408
42	ECOBULK SHIPPING S.R.L.	2021	97%*	26.554	549	504	3.848	655
		2020		13.475	151	141	1.968	151
		2019		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
43	VISENTINI GIOVANNI TRASPORTI FLUVIOMARITTIMI S.R.L.	2021	-9%	26.344	10.616	4.602	91.695	17.745
		2020		25.813	9.871	1.325	86.232	13.094
		2019		28.977	12.316	3.389	91.247	11.788
44	SOCIETA' ESERCIZIO RIMORCHI E SALVATAGGI - S.E.R.S. S.R.L.	2021	36%	26.302	13.562	7.122	42.813	20.666
		2020		13.122	4.514	1.588	31.324	13.465
		2019		19.347	9.774	5.278	33.954	17.213
45	RORO ITALIA S.P.A.	2021	96%*	26.218	15.110	-4.793	245.882	45.884
		2020		13.367	8.624	45.666	254.562	50.677
		2019		0	-1	-1	9	9
46	MARITTIMA EMILIANA S.P.A.	2021	0%	25.952	6.961	3.419	104.483	76.407
		2020		30.716	9.090	4.721	106.576	74.988
		2019		26.076	9.790	6.089	88.384	70.266
47	RIMORCHIATORI RIUNITI PORTO DI GENOVA S.R.L.	2021	-14%	25.868	12.997	5.322	55.503	31.904
		2020		23.721	11.871	4.595	64.844	34.756
		2019		30.206	16.957	8.343	61.338	30.144
48	AUGUSTA OFFSHORE SPA	2021	-23%	25.297	3.053	-6.244	97.908	50.922
		2020		22.819	1.503	-12.539	108.140	57.166
		2019		32.760	10.018	-3.768	125.978	69.705
49	CARTOUR S.R.L.	2021	-1%	25.139	6.542	2.437	58.710	29.227
		2020		22.474	2.709	-1.589	61.834	28.999
		2019		25.335	6.324	2.205	59.765	23.632
50	ARKAS ITALIA S.R.L.	2021	5%	24.014	3.750	2.550	18.056	3.717
		2020		20.867	2.002	1.305	14.261	2.467
		2019		22.777	1.778	1.123	14.470	2.282

*dato calcolato su base 2020

Elaborazione a cura dei Proff. Roberto Garelli e Gian Enzo Duci (Controllo di Gestione delle Imprese di Trasporto - Università degli Studi di Genova). Collaboratori Pietro Berutti e Federico Maienza.

Fonte: AIDA Bureau Van Dijk, Dicembre.2022.



UNITRAMP
SHIPBROKERS

SALE & PURCHASE AND CHARTERING



Fully dedicated to shipbroking since 1970



Unitramp Srl Shipbrokers
Via San Carlo, 26
80133 Napoli
Phone: +39 081 5529952
S&P Dept:
sandp@unitramp.it
Chartering Dept:
chartering@unitramp.it

OLTRE 40 NAVI ACQUISTATE DA SHIPPING COMPANY ITALIANE NEL 2022

Dopo gli ultimi esercizi contraddistinti soprattutto da cessioni e da ristrutturazioni finanziarie, il 2022 è tornato a essere un anno di acquisti per gli armatori italiani, complice il buon momento economico di alcuni segmenti d'attività e il Pnrr grazie al quale è stato partorito il **decreto cosiddetto 'Rinnovo flotte'** che stanZIA 500 milioni di euro.

Guardando al riassunto dell'anno offerto da VesselsValue sono 35 le navi acquistate da shipping company italiane nel corso del 2022 per un controvalore pari a più di 1,5 miliardi di dollari.

In particolare evidenza Premuda e Navigazione Montanari con sei acquisti ciascuna, se-

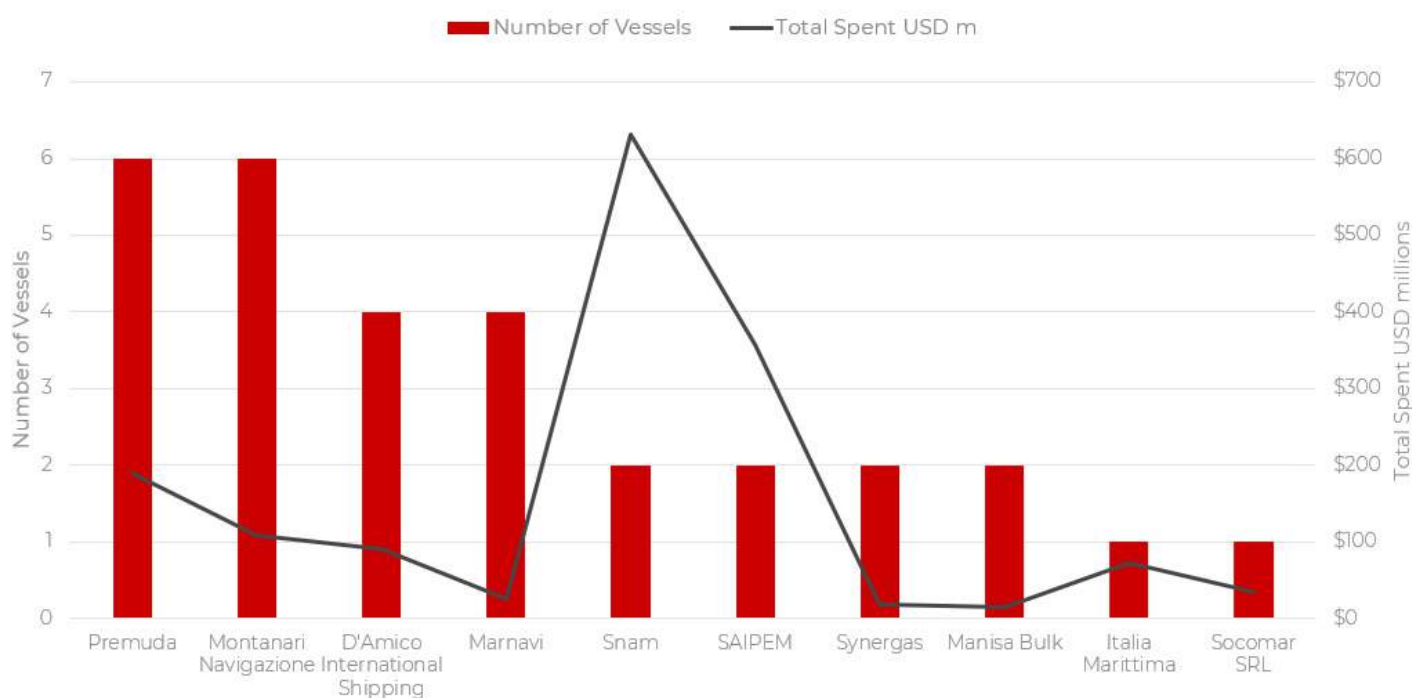
guite da d'Amico International Shipping con quattro riacquisti (di navi cisterna precedentemente cedute in sale & lease back) e Marnavi con quattro nuovi ingressi in flotta anche lei (Acquamarina, Highland Laird, Normand Trym e Uol Seal Trout).

Tre solo le navi acquistate poi da Snam (BW Singapore, Golar Tundra e Golar Arctic), mentre rispettivamente due ciascuna da Saipem (Santorini e Gulf Driller V), Synergas (Syn Turais e Syn Tabit), Manisa Bulk (Xin Hai Xiang e Gallno) mentre una è stata rilevata da Italia Marittima (Ever Bonus) e un'altra è entrata nella flotta di Socomar (Tiger Eye). Fra le new entry dell'anno fra i compratori italiani merita una

menzione particolare Kalypso Compagnia di Navigazione che in autunno ha acquistato la sua prima portacontainer (Burgundy), così come particolarmente rilevanti sono stati gli acquisti nei mesi scorsi dei tre rigassificatori galleggianti a opera di Snam e dell'unità Tango Fing sulla quale ha investito Eni per le sue attività il Congo.

Alla voce 'acquisti' figurano poi un AHTS rilevato da Somat (Cala Azzurra, ex Ievoli Green), un fast crew vessel da Bambini (Blue Giulia), una bettolina entrata nella flotta di Fratelli Cosulich (Margherita Cosulich) e un AHT acquistato da Seamed Trading Shipping (Sea Century). ■

Top Italian Buyers Since January 1st 2022



Source: VesselsValue Dec 2022



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



il **Mare**
DENTRO

il futuro del Paese.

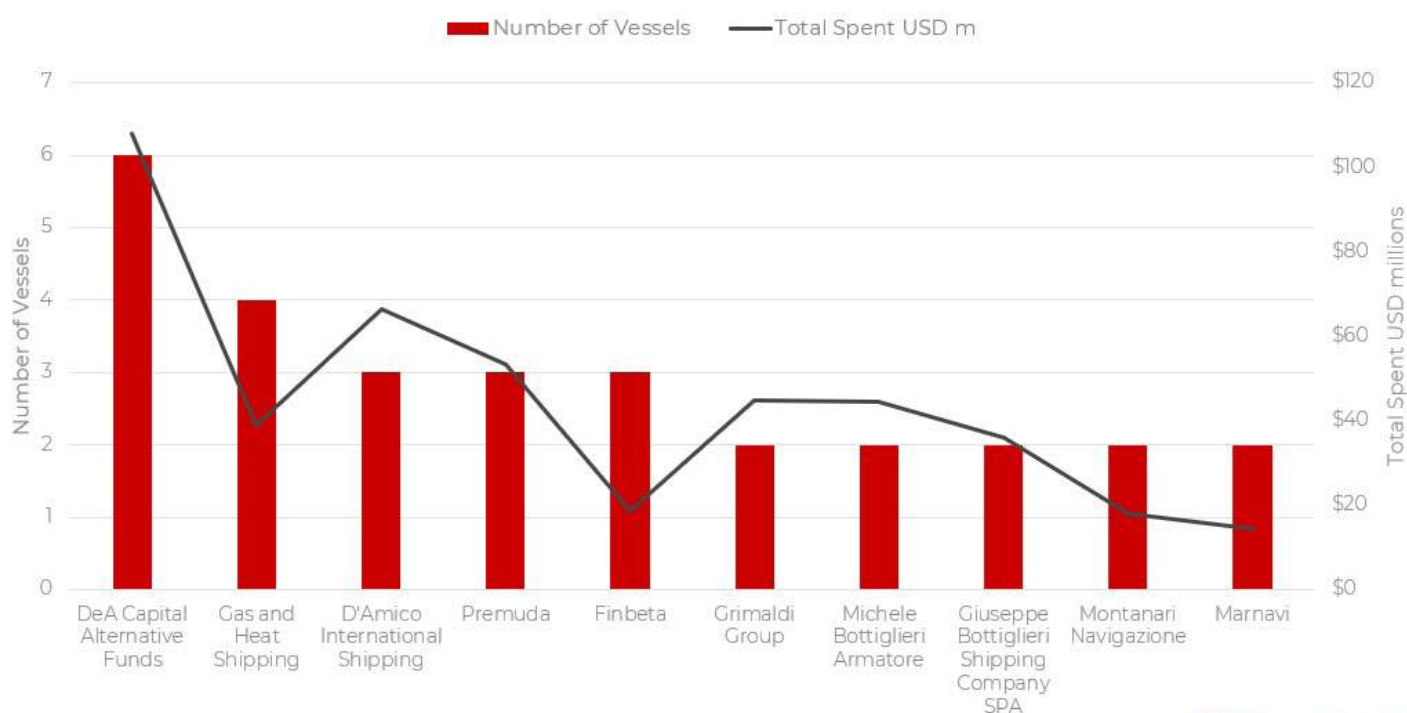
QUASI 50 NAVI SONO STATE CEDUTE DA ARMATORI ITALIANI NEGLI ULTIMI DODICI MESI

Così come per gli acquisti, anche le cessioni di naviglio italiano che hanno preso forma nel corso sono state oltre 40 nel corso degli ultimi dodici mesi per un controvalore di poco inferiore al miliardo di dollari. Dea Capital Alternative Funds è il soggetto che vanta il maggior numero di navi vendute (6) per effetto dell'**operazione conclusa con Navigazione Montanari**. Sono quattro invece le Lpg tanker (ovvero l'intera flotta) cedute da G&H Shipping a ChemGas Shipping: la shipping company guidata da Claudio Evangelisti è però già al lavoro per riprendere il largo insieme al cantiere san Giorgio del Porto per costruire una prima bunker tanker adatta a trasportare e rifornire Gnl e ammoniaca. Con tre cessioni ciascuna hanno alleggerito la propria flotta (spes-

so per sopraggiunti limiti d'età) anche d'Amico International Shipping (High Discovery, High Fidelity e High Priority), Premuda (PS London, PS Milano e Four Sky) e Finbeta (Acquamarina, Rubino e Smeraldo). Due rispettivamente sono invece le cessioni portate a termine da Grimaldi Group (Eurocargo Sicilia ed Eurocargo Napoli), Michele Bottiglieri Armatore (MBA Liberty e MBA Giuseppe), Giuseppe Bottiglieri Shipping Company (Bottiglieri Giuseppe Borriello e Bottiglieri Franco Vela), Navigazione Montanari (Valle di Navarra e Vallermosa) e Marnavi (Gennaro Ievoli e Ievoli Green). Da segnalare infine anche le 'cessioni singole' della nave con-ro Jolly Diamante da parte della RoRo Italia (joint venture Messina - Msc), dei ro-ro Giuseppe SA

da parte di Moby e dell'Excellent da parte di Giovanni Visentini Trasporti Fluviomarittimi, della Lpg tanker Marigola da parte di Carboflotta, della general cargo Sider Bergen di Sider Navi, della Bianca Amoretti da parte di Amoretti Armatori e della afra-max tanker Rumford controllata fino a pochi mesi fa da Rb Rd Armatori (società del fondo Reuben Brothers). Completano la lunga lista di cessioni italiane la nave multipurpose Ambra (ceduta da Mgd Shipping), la FPSO Cidade dismessa da Saipem e il rimorchiatore d'altura Aline B di Bambini. Fra le vendite più redditizie dell'anno figurano poi la nave cisterna Freight Margie venduta da Pillarstone Italy e pochi mesi prima la handysize bulk carrier Miss Simona ceduta da Gecomar. ■

Top Italian Sellers Since January 1st 2022



Source: VesselsValue Dec 2022

NEREA

Ha conosciuto il mare.

Un altro passo concreto verso il futuro.

Nerea, la nuova nave dal **design moderno e con il cuore green**, in occasione del varo tecnico ha toccato l'acqua per il suo primo galleggiamento in bacino.

Espressione di ricerca e tecnologia avanzata che grazie alla propulsione elettrica coniuga performance e basso impatto ambientale.

Un altro importante traguardo per l'ampliamento della nostra flotta
al servizio delle Isole Minori della Sicilia.

GRUPPO CARONTE & TOURIST



di emissioni*
CO2



di emissioni*
NOx



di emissioni*
SOx



abbattimento
del 99% del
particolato*
PM



TUTTE LE NAVI IN COSTRUZIONE IN ITALIA E PER ARMATORI ITALIANI NEL MONDO

L'uorderbook di navi destinate a battere bandiera italiana si è arricchito nel corso del 2022 di nuove costruzioni grazie in particolare al Gruppo Grimaldi di Napoli. Lo scorso Ottobre l'azienda partenopea ha firmato con il cantiere China Merchants Heavy Industries Jiangsu *una commessa per cinque (più altre cinque in opzione)* nuove navi car carrier a cui *potrebbero presto aggiungersi ulteriori cinque newbuilding presso un altro cantiere cinese*. Un piano d'investimenti da 1 miliardo di euro a cui potrebbe appunto sommarsi un altro mezzo miliardo di spesa.

Sempre in autunno Grimaldi Group ha ordinato anche *ulteriori due navi ro-ro della classe GG5G al cantiere cinese Jinling di Nantong* che nell'ultimo triennio ne aveva

costruiti e consegnati già 12 esemplari oggi in attività sulle autostrade del mare nel Mediterraneo e nel Baltico (tre sono state infatti consegnate a Finnlines).

La stessa shipping company partenopea, oggi al primo posto fra gli armatori italiani in termini di nuovi investimenti in naviglio, nei prossimi mesi si appresta a ricevere la prima di una serie di sei navi con-ro multipurpose la cui costruzione era stata *commissionata a inizio 2021 al cantiere sudcoreano Hyundai Mipo di Ulsan per oltre 500 milioni di dollari*. Infine, sempre nel corso del 2023, arriverà il primo di *due traghetti per la controllata Finnlines ordinati al cantiere cinese China Merchants Jinling Shipyard (Weihai) Co.* al prezzo complessivo di circa 270 milioni di euro.

Oltre a Grimaldi un altro nuovo investimento annunciato recentemente è quello di Prysmian per una seconda nave posacavi gemella della Leonardo da Vinci che verrà costruita sempre da Vard, azienda parte del Gruppo Fincantieri.

A proposito invece di traghetti passeggeri il gruppo Caronte & Tourist si appresta a ricevere dal cantiere turco Sefine *una prima nave ro-pax ribattezzata Nerea* e destinata a entrare in servizio fra il porto di Milazzo e le isole Eolie già a partire dalla prossima estate. Le farà seguito anche una seconda unità gemella, così come lo stesso cantiere ha da pochi mesi avviato, sempre per Caronte & Tourist, la costruzione di *un secondo traghetti bidirezionale gemello di Elio* da alcuni anni in servizio fra le due sponde dello Stretto di Messina.



Sul fronte 'nuovi arrivi' ci sono poi i **due nuovi traghetti destinati a Moby** (Fantasy e Legacy) commissionati formalmente da Icbc Leasing e costruiti dal cantiere cinese Guangzhou Shipyard International. Lo stesso cantiere ha già avviato la costruzione anche del primo di due (più altrui due in opzione) nuovi ro-pax da 1.500 passeggeri e 3.100 metri lineari di garage ordinati dal Gruppo Msc per la sua controllata Grandi Navi Veloci e attesi a partire dal 2024.

Ancora a proposito di traghetti è dello scorso Giugno la firma da parte di Snav con il cantiere italiano Intermarine di un contratto per la fornitura di **un traghetto veloce con capacità fino a 750 passeggeri e 34 nodi di velocità**, mentre sono ancora in short list T.Mariotti e gli spagnoli di Armon per aggiudicarsi le nuove costruzioni messe in palio da Rfi e corrispondenti a un appalto da 52,19 milioni di euro per un paio di traghetti veloci dual fuel con possibile opzione per un terzo.

Assolutamente degna di nota anche **la commessa piazzata da Liberty Lines in Spagna (al cantiere Armon)** per la realizzazione di nove traghetti ibridi-elettrici ad alta veloci-

tà con consegne previste tra il 2023 e il 2026. Il contratto include un'opzione per la costruzione di altre nove navi da consegnare tra il 2027 e il 2030. Le caratteristiche innovative di questi aliscafi sono il risultato di un'intensa collaborazione tra gli uffici tecnici di Liberty Lines, il cantiere Armon, Rolls-Royce, Rina e i progettisti australiani di Incat Crowther. L'orderbook italiano si completa poi con la seconda chemical tanker Lady Guya (unità gemella di Lady Lupo) **in via di completamento presso il cantiere turco Icdas** e prossima a entrare nella flotta Amoretti Armatori, così come Marnavi Chem è ancora in attesa della chimichiera Rita Ievoli ormai da diversi anni **in costruzione presso il cantiere cinese Wuchang**.

Proseguono invece in serie, come avviene ormai da diversi anni, presso il Cantiere Navale Visentini le costruzioni di nuovi traghetti ro-pax. **L'ultimo 'sforato' (A Galeotta)** è stato da poco consegnato a Corsica Linea mentre quello successivo (la cui costruzione è stata avviata *on speculation*) formalmente è destinato alla società Visemar della famiglia Visentini nel corso del 2023, mentre la successiva unità è stata già **ceduta**

con un contratto di bare boat charter decennale (con opzione d'acquisto dal sesto anno) alla compagnia polacca Polferries.

Pubblicamente non si hanno più notizie invece del primo rimorchiatore italiano alimentato a gas naturale liquefatto e della prima barge per il bunkerraggio integrata con esso commissionati da Rimorchiatori Riuniti Panfido al cantiere Rosetti Marino di Ravenna **la cui consegna era attesa nel corso del 2022.**

Last but not least Fincantieri nella sua ultima trimestrale (al 30 settembre 2022) informava che il proprio carico di lavoro complessivo era pari a 34,5 miliardi di euro, con ordini acquisiti per euro 3,3 miliardi. Il backlog a fine settembre era pari a 24,1 miliardi di euro con 92 navi in portafoglio. Fra le ultime commesse di particolare rilevanza incassate da Fincantieri nel settore delle crociere figura l'ordine di Four Seasons Yachts (Four Seasons Hotels and Resorts) per la costruzione di una (più altre due in opzione) navi passeggeri di lusso da costruire ad Ancona con consegna prevista nel 2025. Il valore dell'ordine ammonta a circa 1,2 miliardi di euro per le tre new-building. ■



d'Amico

Across
the World

www.damicoship.com



LAGHEZZA

Customs & Logistics



Laghezza SpA

Insieme protagonisti del commercio internazionale



Consulenza doganale
per l'ottimizzazione dei
flussi e gestione digitale
delle operazioni
doganali in tutto il
territorio nazionale



Servizi di Logistica a
valore aggiunto e
depositi doganali nei
nostri tre hub logistici
a servizio del
Porto di La Spezia



Soluzioni di
Trasporto su strada
flessibili, puntuali ed
efficienti per tutti i
tipi di merce e in
tutta Europa

*presidente
Rodolfo
Giampieri

"I PORTI STANNO DIVENTANDO PALESTRE DI NOVITÀ"

Il 2022 è stato un anno condizionato dalla guerra in Ucraina che ha fatto il paio con una pandemia che già aveva un po' sfibrato l'economia. Un binomio che ha condizionato fortemente i mercati e la vita sociale delle persone. Quello attuale è un momento che sta creando una trasformazione profonda anche nel mercato. Trasformazione che va interpretata e affrontata con decisione adottando le necessarie contromosse. Il Mar Mediterraneo tornato al centro delle attenzioni e le catene logistiche si sono accorciate. Qualcosa sta tornando anche in Italia ma soprattutto in zona Turchia; questo mette in moto soprattutto il cabotaggio marittimo a corto raggio dove l'Italia è una punta di diamante. Si tratta di un'altra opportunità

che mette in moto e riconosce maggiore importanza ai porti del Centro-Sud.

Davanti a questo scenario che si sta definendo le risposte hanno bisogno di velocità perché questa trasformazione mette al centro la logistica marittima. La politica sta aumentando l'attenzione verso i porti. Ogni porto sta diventando molto di più, un hub energetico, un produttore di tecnologia e altro; basti pensare al cantiistica che sta sviluppando soluzioni spesso di altissimo livello.

L'automazione sta entrando prepotentemente nei porti e questo significa che gli scali saranno sempre più aperti ai giovani e alla parità di genere, stanno diventando palestra del nuovo, di un mondo che sta

cambiando. Importanti sforzi si stanno facendo anche in termini di sostenibilità.

Dalla rigidità del secolo scorso i porti stanno diventando palestre di novità.

Serve semplificazione e ciò non significa che i controlli non debbano esserci ma non siano ripetitivi e senza un tempo definito. Norme a interpretazione mettono in difficoltà chi deve prendere delle scelte.

Nel 2022 c'è stata effettivamente una ripresa nei traffici ma che non è coerente per tutti i settori. In prospettiva futura la preoccupazione maggiore è la durata della guerra, se i tempi si allungano creano e continueranno a creare preoccupazione e inflazione e rincaro delle materie prime. Tutti elementi che pesano. ■



*presidente
Carlo
De Ruvo

"ACCOMPAGNARE LA CRESCITA DIMENSIONALE E COMPETITIVA DELLA LOGISTICA NAZIONALE"

Nel 2022 è continuata la crescita del mercato della logistica che già nel 2021 aveva registrato una forte ripresa dei volumi. Le imprese esportatrici italiane e con esse le imprese che movimentano tali merci hanno reagito prontamente durante e dopo la pandemia facendo registrare per l'Italia, nei primi mesi dell'anno, tassi di crescita dell'export più sostenuti rispetto ad altre grandi economie comparabili. Purtroppo il conflitto russo-ucraino ha acuito alcune criticità già presenti a livello internazionale e che oggi creano grande preoccupazione e incertezza tra cui: vertiginoso aumento dei prezzi dei beni energetici con conseguente aumento dei costi operativi, rallentamenti nella catena logistica a livello

internazionale e difficoltà a reperire energia e combustibili. A queste criticità contingenti si aggiungono problematiche strutturali quali in particolare il peso di una burocrazia opprimente, il nanismo imprenditoriale e la carenza di autisti e di macchinisti ferroviari.

Le risorse che il PNRR ha assegnato al MIT, pari a 62 miliardi di euro per mobilità, infrastrutture e logistica sostenibili, sono risorse ingenti che se ben impiegate potrebbero portare a un profondo cambiamento dell'offerta di trasporto in tutto il Paese attraverso la creazione di infrastrutture più moderne e sostenibili. Ma gli interventi infrastrutturali non bastano. Purtroppo al settore della logistica è riservata una minima parte dello stanziamento: infatti solamente 250

milioni sono destinati agli incentivi tecnologici e digitali, dei quali 190 direttamente alle imprese logistiche.

A nostro avviso il PNRR dovrebbe rappresentare non solo un programma di sviluppo economico che porta a una trasformazione economica e sociale ma anche un'occasione per accelerare i processi di semplificazione, la transizione ecologica e il superamento delle debolezze strutturali del Paese. Non più quindi solo misure "verticali" come ferrobonus, marebonus, rinnovo flotte, ma anche misure volte ad accompagnare la crescita dimensionale e competitiva della logistica nazionale a prescindere da modalità di trasporto e vettori utilizzati.

In particolare per quanto riguarda la portualità i proble-



mi di competitività dell'Italia rispetto all'estero risalgono ad una riforma portuale rimasta ancora per molti aspetti inattuata. Permane l'assenza storica di una strategia nazionale per la portualità, in particolare sull'individuazione dei porti di interesse nazionale che eviti la dispersione di risorse a pioggia e sui criteri di riferimento per gli investimenti infrastrutturali e per i piani regolatori dei porti che non possono rappresentare entità disconnesse dal funzionamento del sistema economico e sociale.

Per troppo tempo l'attenzione dell'opinione pubblica è stata posta quasi esclusivamente sulla necessità di aumentare l'offerta di infrastrutture a disposizione dei porti "lato mare", tralasciando gli altri elementi che li rendono competitivi: dalle regole che sovrintendono alla logistica alla qualità delle infrastrutture retroportuali; dalle caratteristiche delle concessioni per le attività che si svolgono nei porti alla cooperazione tra le autorità che sovrintendono

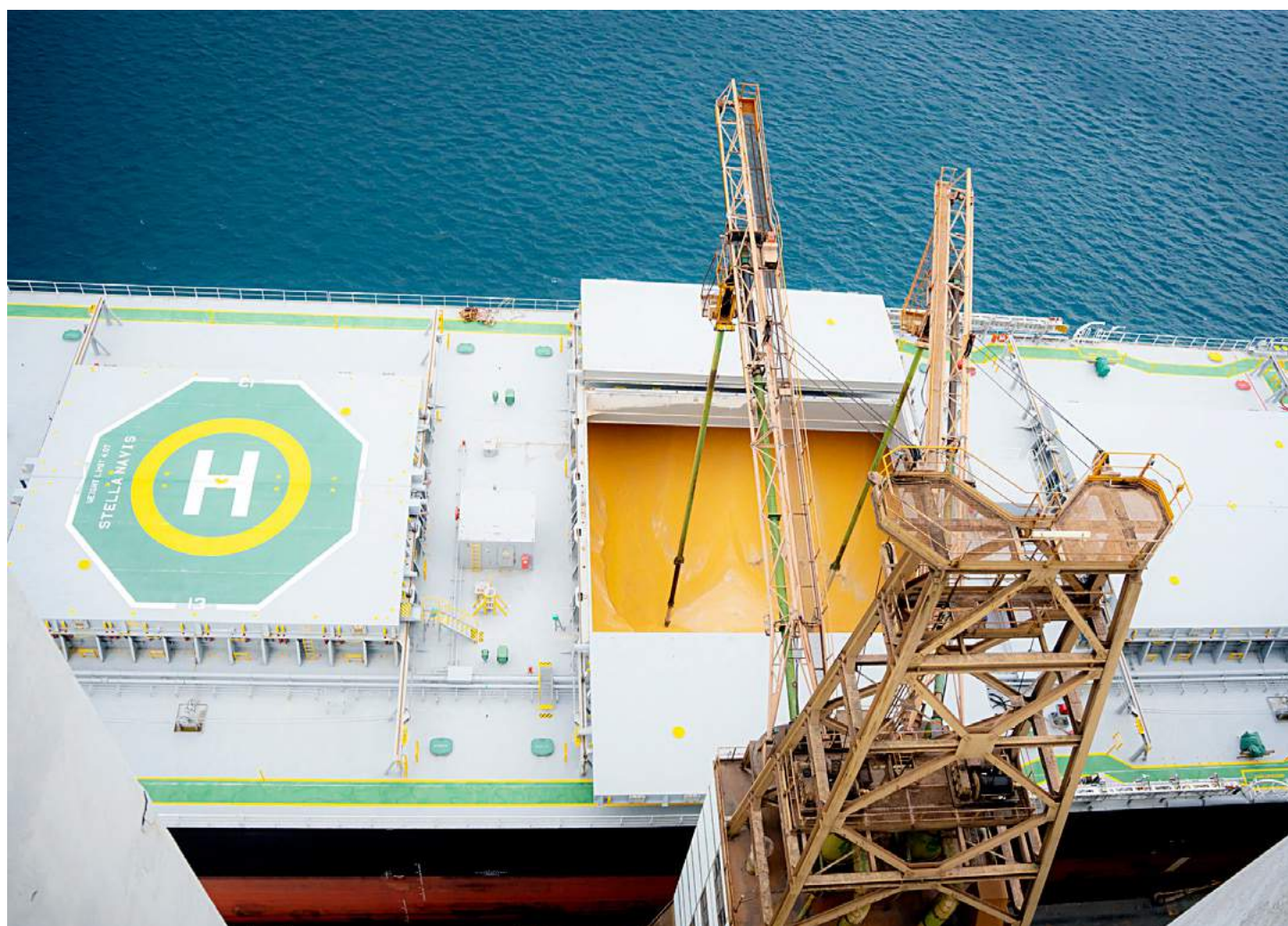
al funzionamento dei porti; dall'esistenza di collegamenti con le grandi direttrici di traffico terrestre alla digitalizzazione e semplificazione delle procedure di transito delle merci e di gestione di un sistema logistico integrato.

Proprio su quest'ultimo punto la nostra Confederazione ha sempre sollecitato e svolto un ruolo propulsivo per la piena operatività del SUDoCo al fine di ottimizzare e velocizzare i procedimenti amministrativi necessari allo sdoganamento delle merci. Dopo anni di inerzia si è giunti finalmente all'avvio concreto dello sportello a inizio 2022 e all'inizio dell'implementazione di tre moduli funzionali da parte di Agenzia Dogane e Monopoli. In particolare il porto di La Spezia ha iniziato già dall'8 novembre scorso la sperimentazione del modulo "Gestione controlli" atto a coordinare le richieste di controllo delle varie Amministrazioni interessate.

Nonostante i problemi atavici descritti i porti italiani nei pri-

mi otto mesi del 2022 hanno registrato una fase di espansione rispetto agli altri porti del Mediterraneo: relativamente al traffico container mentre Spagna, Grecia e Turchia arrivano a perdere fino a quasi il 10% e i porti nord europei fino al 4%, l'Italia ha registrato un aumento del 7% pur tuttavia con andamenti diversi tra i vari porti, con ottime prestazioni per Trieste, Venezia, Ravenna e Gioia Tauro, negative per Genova e La Spezia e decisamente pessime per Salerno.

Un accenno infine al cargo ferroviario, che in Italia rappresenta una quota del 13% a fronte della media europea ben più alta del 18%, che rischia di perdere ulteriori quote di mercato a causa del caro energia. Va risolta urgentemente la contraddizione secondo cui il settore ferroviario non è considerato energivoro; ciò non consente infatti agli operatori del settore, primi consumatori di energia elettrica, di accedere ai contributi spettanti alle società energivore. ■





COLUMBIA
SHIPMANAGEMENT
ITALY

FOCUSED ON EXCELLENCE

Cyprus | Germany | Singapore | China | Italy | Greece | Norway | Saudi Arabia | Monaco

www.columbia-shipmanagement.com

*presidente
Mario
Mattioli

"IMPEGNATI SU SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA E TRANSIZIONE ECOLOGICA"

L'onda lunga del Covid-19 e le nuove criticità geopolitiche emerse con la guerra russo-ucraina contribuiscono a incrementare l'incertezza dei mercati e pesano ancora sull'economia mondiale, che appare comunque in crescita. Proprio la situazione globale ha fatto emergere da un

lato le fragilità di un sistema profondamente interconnesso, dall'altro le enormi opportunità che ne derivano.

L'Italia sta vivendo una fase complessa, legata alle difficoltà di approvvigionamento e al rincaro di materie prime ed energia, ma sembra rivolgersi con sempre maggiore attenzio-

ne alla sua risorsa più importante: il mare e l'economia che da esso deriva.

Il commercio marittimo mondiale vale il 70% del valore complessivo e il 90% circa in volume. I trasporti marittimi e la logistica fanno registrare circa il 12% del PIL globale e, non a caso, l'Europa da tempo ritiene una *win win strategy* lo sviluppo dell'Economia del Mare.

In tal senso, la posizione geografica dell'Italia al centro del Mediterraneo, unita ai suoi 8mila km di coste (terzo Paese dell'Ue per estensione), dovrebbe rivelarsi particolarmente vantaggiosa.

Confitarma è da tempo impegnata nel "risveglio" della cultura marittima dell'Italia. Salutiamo, quindi, con favore l'istituzione del Ministero delle Politiche del Mare e, soprattutto, del Comitato interministeriale (CIPOM). Appare questo un primo passo per ridare centralità al mare nelle strategie di sviluppo nazionali, ma auspichiamo che tale impostazione rappresenti davvero l'inizio di un percorso di reale riorganizzazione dell'Amministrazione centrale e di coordinamento delle competenze, necessario per dare risposte certe e rapide alle imprese del settore.

L'industria nazionale del trasporto via mare - componente trainante dell'intero cluster marittimo - è un'infrastruttura mobile strategica capace di mettere in rete e sostenere lo sviluppo dell'economia del Paese.

La flotta di bandiera italiana è ancora tra le principali al mondo, tra le prime dei grandi Paesi riuniti nel G20 e detiene la leadership mondiale nel settore dei traghetti ro/ro ed europea in quello crocieristico.



E proprio la crisi pandemica ha evidenziato la sua importanza cruciale nel garantire la sopravvivenza dei popoli del mondo e lo sviluppo dei mercati, con la piena circolazione di beni e merci, anche di prima necessità. Senza dimenticare che le nostre navi garantiscono ogni giorno la continuità territoriale dell'Italia, assicurando i collegamenti con le nostre isole.

La crisi energetica ha dimostrato, inoltre, come il trasporto marittimo, in quanto infrastruttura immateriale, sia in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento. Ciò è apparso ancora più evidente in Italia, dipendente dall'estero per oltre il 70% del fabbisogno energetico. Nel settore del gas è, quindi, opportuno stimolare lo sviluppo della flotta nazionale di gasiere e incrementare il numero dei rigassificatori mentre, nel settore del petrolio, occorre sostenere il ruolo della flotta di bandiera italiana che assicura i più elevati standard di sicurezza.

Confitarma è oggi impegnata su due fronti principali.

Da un lato, la semplificazione normativa. Da anni giace in Parlamento un ampio progetto, da noi fortemente voluto, per moltissimi aspetti a costo zero per l'erario. Tale azione è ancor più importante se valu-

tata alla luce della rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo nazionale con l'estensione dei benefici previsti dal Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE stabilito nel processo di verifica comunitaria del regime italiano di aiuti di Stato.

Dall'altro, la transizione ecologica. Lo shipping è un settore "hard to abate" e "capital intensive" per il quale sono stati individuati a livello internazionale (IMO) obiettivi molto ambiziosi, nonostante sia di gran lunga la modalità di trasporto più eco-compatibile in considerazione dei volumi di merci trasportati. Purtroppo, a fronte dei numerosi potenziali carburanti e tecnologie a zero emissioni di carbonio, la riduzione delle emissioni richiesta dalla comunità internazionale e dall'industria necessitano di una enorme attività di ricerca e sviluppo. Le risorse finanziarie private non sono sufficienti, ed è necessario che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga tutte le sue imprese in questo sforzo, evitando di mettere a rischio la competitività della nostra industria nei mercati internazionali.

Competitività messa in pericolo anche dal progetto europeo di inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS. In linea con la posizione ECSA,

sosteniamo che le entrate generate dalla tassazione dovrebbero essere con certezza destinate a un fondo specifico settoriale marittimo. Continuiamo a chiedere, inoltre, un'esenzione anche per le linee di Autostrade del Mare, per scongiurare il rischio di assistere al cosiddetto *back shift* modale delle merci dal mare alla strada, con conseguenze negative anche in termini di impatto ambientale. Va in questa direzione anche la nostra convinta richiesta di una proroga e di un rifinanziamento del Marebonus.

Infine, non posso non rilevare che il settore dello shipping è l'unico di quelli del trasporto a non aver beneficiato di un ristoro per l'aumento del costo del carburante, cresciuto del 70% rispetto ai prezzi registrati nel 2021, a parità di consumi. È necessario che il Governo approvi una misura di aiuto, come da noi proposto, per gli acquisti di carburante effettuati nel 2022 per l'alimentazione delle navi.

Ci aspetta, insomma, un 2023 ricco di sfide e Confitarma continuerà a lavorare per mettere al centro del nostro Paese il mare, le sue navi e il cluster marittimo, che con impegno e determinazione consente all'Italia di vivere, crescere e competere nei mercati internazionali. ■





Merry Christmas

seaworldmanagement.com

*presidente
Stefano
Messina

"IMPOSSIBILE FORMULARE PREVISIONI PER IL 2023"

Cstiamo avviando alla conclusione di un anno che ancora una volta – per l'armamento, ma non solo – è stato a dir poco intenso: sfide, incertezze e momenti complessi si sono alternati a soddisfazioni e trend positivi che hanno riguardato, con tempistiche e modalità differenti, molteplici filiere del settore. E si potrebbe affermare che specularmente questa intensità si è riflessa sull'attività svolta da Assarmatori.

Nel corso del 2022 abbia-

mo aperto il nostro ufficio di Bruxelles, nelle immediate vicinanze della sede della Commissione europea, e questa scelta si è rivelata di certo lungimirante. Proprio a livello comunitario si sono infatti sviluppati e si svilupperanno ancora nelle prossime settimane e nei prossimi mesi dibattiti di importanza fondamentale: quelli relative alle norme regolatorie che più impattano sul nostro settore. L'essere presenti, con il nostro contributo di conoscenza ed esperienza,

si è rivelato decisivo. Le prime intese raggiunte proprio in questi giorni nei negoziati di trilogia fra il Consiglio, il Parlamento e la Commissione relativamente all'ingresso dello shipping nell'ETS (Emission Trading System, parte del pacchetto Fit for 55) recepiscono in parte alcune istanze di correzione da noi sostenute da oltre un anno prevedendo, rispetto alla proposta iniziale, un'esenzione da tale regime fino al 2030 per i collegamenti marittimi con le isole minori



e la destinazione di una parte dei proventi al settore marittimo per finanziare investimenti in innovazione tecnologica. Inoltre sono state scongiurate alcune proposte di modifica che avrebbero ulteriormente aggravato gli impatti di per sé già significativi dell'ETS che, vale la pena ricordarlo anche in questa sede, avrà un profondo riflesso economico che si tradurrà in un più elevato costo del trasporto e impatterà, tra l'altro, sulla continuità territoriale con le isole maggiori e sulle Autostrade del Mare, che dovrebbero essere al contrario tutelate come vero strumento di sostenibilità ambientale. Questo ci spinge ora a sostenere con forza e determinazione la necessità di garantire un allineamento nell'applicazione della misura fra il trasporto marittimo e quello stradale. Una disparità temporale nella attuazione dei due regimi, per non parlare dell'ipotesi che vedesse tale schema applicato solo al trasporto marittimo, non solo metterebbe a rischio gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale dalla stra-

da al mare fissati dalla stessa Commissione Europea, ma potrebbe provocare uno shift modale inverso. La continua e fattiva collaborazione con la pubblica amministrazione ha prodotto risultati tangibili anche in Italia. Il 2022 sarà ricordato come l'anno in cui è stata finalmente adottata l'estensione del Registro Internazionale alle compagnie che usano navi battenti bandiera di un Paese UE o comunque dello Spazio Economico Europeo: uno strumento che garantirà non solo il mantenimento ma anche una crescita negli investimenti e nell'occupazione. E a questo contribuiranno anche i 500 milioni di euro messi a disposizione dal Fondo complementare al PNRR per il rinnovo delle flotte con una misura attesa da tempo. A livello internazionale anche il trasporto marittimo ha subito, talora in positivo, talora in negativo, l'impatto derivante dall'emergenza pandemica e quindi dal conflitto russo-ucraino, che ha paralizzato alcune rotte, e ha inciso in modo

rilevante sulle quotazioni del bunker. Il quadro geopolitico ha innescato una dinamica inflazionistica preoccupante, che sta provocando un calo generalizzato del potere di acquisto, e quindi della domanda. Il trasporto marittimo è come sempre cartina al tornasole di questi fenomeni che si sono prima concretizzati in una crescita record dei noli container, conseguenza diretta della carenza di stiva e alla contemporanea e improvvisa impennata dei consumi e che ora si manifestano in una discesa quantomai rapida delle quotazioni di nolo inferiori, secondo i grandi centri studi, di oltre il 70% rispetto a quelle del corrispondente periodo dell'anno scorso. Difficile, anzi impossibile, formulare previsioni per il 2023. I temi sul tavolo sono tanti. E Assarmatori si farà trovare pronta. ■

SPECIALISTI IN DIRITTO MARITTIMO

WATSON FARLEY
&
WILLIAMS

Leader indiscusso nel settore marittimo, WFW offre un'assistenza altamente specializzata in ambito nazionale ed internazionale

Con la pratica di shipping più grande al mondo, WFW è classificato in Band 1 in Chambers & Partners in 10 giurisdizioni



Oltre 35 anni di esperienza nella consulenza in ambito marittimo

Oltre 550 avvocati in 17 uffici internazionali

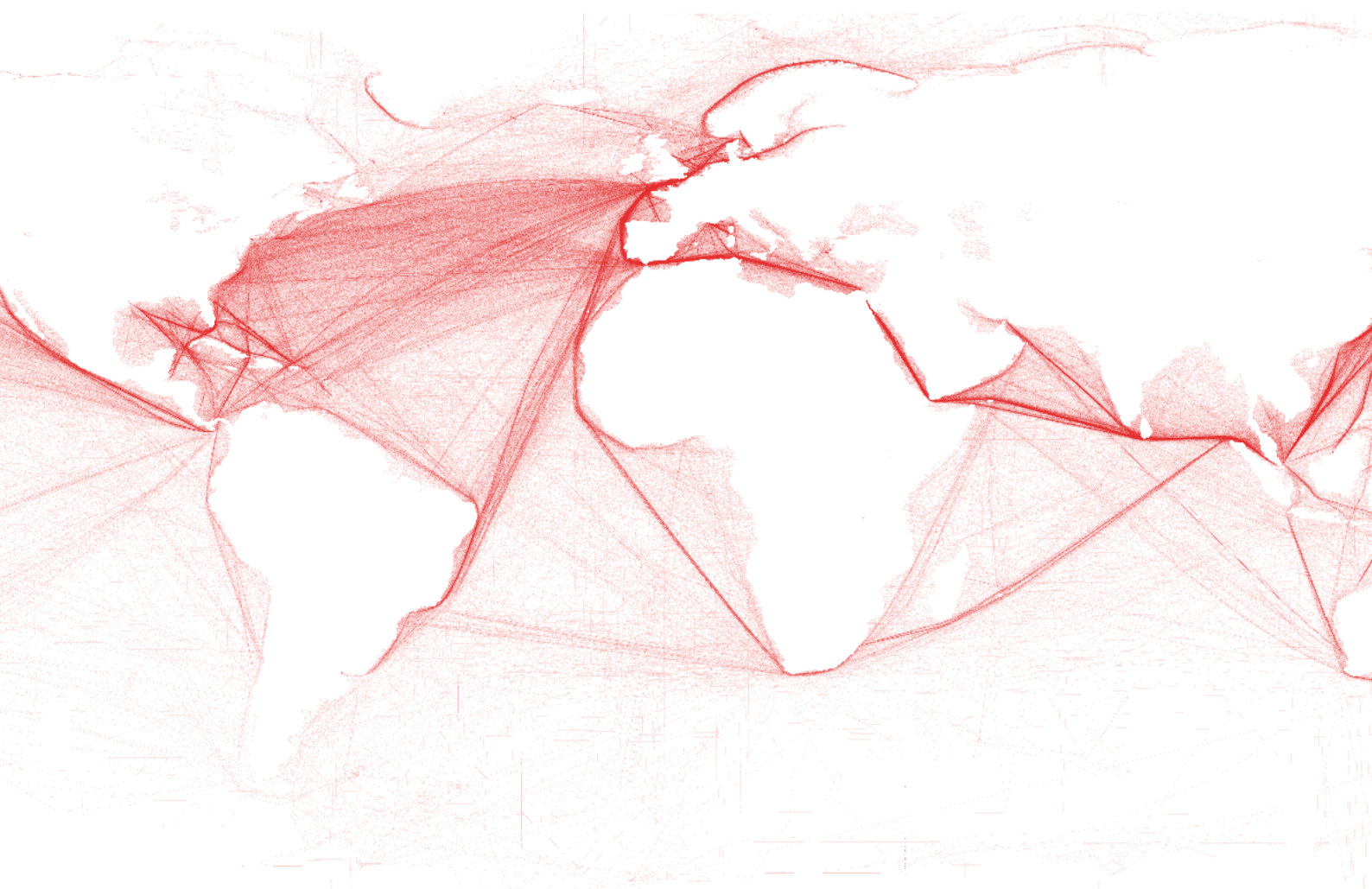
2 uffici in Italia a Roma e Milano

wfw.com

ATENE AMBURGO BANGKOK DUBAI DUSSELDORF FRANCOFORTE HANOI HONG KONG LONDRA MADRID MILANO MONACO NEW YORK PARIGI ROMA SINGAPORE SYDNEY

© Watson Farley & Williams 2022. Ogni riferimento a "Watson Farley & Williams" nella presente pagina indica Watson Farley & Williams LLP e/o studi ad esso affiliati.

serving shipping worldwide



GENOVA
ITALY

GENEVA
SWITZERLAND

LUGANO
SWITZERLAND

THE HAGUE
THE NETHERLANDS

MONACO
MONACO

LONDON
UNITED KINGDOM

DUBAI
UNITED ARAB EMIRATES

SINGAPORE
SINGAPORE

BEIJING
CHINA

SHANGHAI
CHINA

HONG KONG
HONG KONG

TOKYO
JAPAN

SEOUL
SOUTH KOREA

bancosta.com



*presidente
Alessandro
Pitto

"AL LAVORO SU COMPETITIVITÀ ED EFFICIENZA DEL SISTEMA"

Il 2022 è stato un anno all'insegna dei cambiamenti. Se avevamo concluso il 2021 ricchi di speranza, convinti di lasciarci la pandemia definitivamente alle spalle e che saremmo tornati alla normalità, incoraggiati anche dai dati economici in netta ripresa, il 2022 è iniziato con lo scoppio del conflitto russo-ucraino e le conseguenti speculazioni nel mercato degli idrocarburi.

Tra le conseguenze del conflitto, tuttavia, non vi è solo l'aumento esponenziale dei costi dei combustibili, ma un mutamento di scenario a tutto tondo che ha portato nell'agenda quotidiana di imprese, associazioni di categoria e Governo gli effetti dei cambiamenti delle rotte commerciali, del nuovo sistema sanzionatorio adottato dall'Unione Europea e dei nuovi adempimen-

ti in termini di compliance. Un focus a parte lo merita il trasporto via mare: se nel 'biennio pandemico' avevamo assistito a un aumento esponenziale dei costi dei noli, causato innanzitutto dagli shock sulla domanda e l'offerta, da lockdown intermittenti del mondo causa di inediti "colli di bottiglia" e congestionamenti record nei porti, lo scemare della pandemia ha portato nel corso del 2022 a una rinormalizzazione della situazione caratterizzata dal ritorno dello spazio di stivaggio libero sulle navi portacontainer, caduta dei prezzi dei noli e aumento dei livelli di affidabilità.

Alla riduzione del livello dei noli ha contribuito certamente anche il rallentamento dell'economia globale cui stiamo assistendo dal primo trimestre del 2022.

Le speculazioni in ambito energetico, soprattutto nel mercato europeo, infatti, hanno spinto l'inflazione portandola a livelli record, sconosciuti al mondo occidentale almeno dalla seconda metà degli anni '80, portando la FED e la BCE ad attuare politiche deflative di aumento dei tassi di interesse.

Il conflitto russo-ucraino ha riaperto a scenari per aree d'influenza: l'egemonia degli Stati Uniti pare al tramonto, con una politica molto più attenta alle problematiche interne che agli scenari internazionali.

La manovra IRA (Inflation Reduction Act) varata dal Governo Biden a sostegno delle imprese americane, che in questi giorni sta tenendo banco nelle cancellerie europee, probabilmente vedrà attuare da parte dell'UE delle contromisure volte a sostenere l'industria nel nostro continente.

Anche questi sono tutti elementi indice dei complicati scenari cui ci troveremo a far fronte nel 2023 e probabil-



mente nel medio periodo che richiedono ad imprese, stakeholder e istituzioni di fare un salto di qualità in termini di capacità di adattamento, flessibilità, dinamicità. Si tratta di risorse trasversali su cui già da alcuni anni le imprese investono nella consapevolezza che siano strategiche tanto quanto le competenze tecniche ma che crediamo debbano essere integrate nel modus operandi della pubblica amministrazione e riconosciute nelle disposizioni normative che regolano l'attività delle imprese, e nello specifico del settore logistico.

In questo senso mi preme ricordare il successo ottenuto dalla Federazione che - sotto la guida del Past President Silvia Moretto - si è fatta promotrice con successo della riforma del Codice civile con l'obiettivo di ammodernare la disciplina normativa (risalente al 1942) della figura del freight forwarder, adeguando la normativa alle prassi operative e commerciali e riducendone al minimo incertezze applicative

a tutto vantaggio della qualità dei rapporti commerciali tra imprese di spedizioni e clienti e, dunque, della competitività della nostra filiera logistica.

Proseguendo in tema di cambiamenti, vorrei dedicare in conclusione una nota ai cambiamenti che hanno riguardato la Federazione che ho l'onore di guidare nel 2022: dopo il rinnovo delle cariche sociali a giugno, abbiamo da due mesi ricostituito gli Advisory Body, i gruppi di lavoro per aree tematiche che sono il cuore dell'attività di Fedespedi.

Tra i tanti temi e dossier su cui siamo al lavoro vorrei evidenziarne uno di carattere orizzontale: la competitività e l'efficienza del Sistema Paese, ci vedono come categoria impegnati a essere da 'pungolo' nei confronti della pubblica amministrazione e del nuovo Governo che abbiamo già avuto l'opportunità di incontrare insieme a Confetra.

Penso ai fondi del PNRR per la digitalizzazione della Logistica che ancora vanno assegnati

e spesi per l'efficiamento del nostro sistema e rendere più attrattivo il nostro Paese, ma anche agli importanti passi avanti fatti dall'Agenzia delle Dogane con l'avvio della sperimentazione del SuDoCo nel Porto della Spezia, il primo step di un processo atteso e sollecitato per anni da Fedespedi come da tante altre categorie di operatori e che si inserisce in un quadro più ampio di attività che ha visto nel 2022 - e vedrà nel 2023 - gli operatori lavorare in sinergia con l'Agenzia delle Dogane per arrivare alla completa reingegnerizzazione dei sistemi doganali.

L'obiettivo comune è quello di rendere il sistema logistico più attrattivo, affidabile e sostenibile, un obiettivo che passa innanzitutto dal potenziamento dell'efficienza dei nostri hub logistici e qui come Fedespedi siamo pronti a continuare a lavorare in dialogo con le rappresentanze associative e con le amministrazioni competenti. ■



MARNAVI



Contatti

Via S. Brigida, 39 - 80133 - Napoli (Italy)



+39 081 25 13 111



marnavi@marnavi.it



www.marnavi.it



BELIEVE YOUR EYES.



Ci sono diversi modi di viaggiare, e con Costa puoi scoprirli tutti.

A bordo delle nostre navi potrai vivere vere e proprie esperienze culinarie con menù gourmet e piatti dei migliori chef; divertimento e relax accompagneranno il tuo viaggio verso ogni nuova destinazione. Una volta a terra, non vivrai delle semplici escursioni, ma le escursioni più lunghe di sempre: avrai tutto il tempo per conoscere nuove culture, suoni e sapori delle tradizioni locali.

Preparati a vivere una crociera sostenibile, attenta alle persone e al pianeta.

Un viaggio da non credere ai tuoi occhi.


Costa
BELIEVE YOUR EYES

Scopri di più su [costa.it](https://www.costa.it) | Seguici su     

*presidente
Alessandro
Santi

"RISCHIAMO DI VEDER LE NAVI LASCIARE I PORTI NAZIONALI PER ALTRE DESTINAZIONI"

Potremmo parlare come si è fatto per mesi della *no-covid policy* cinese (che non sembra scemare), dei noli stratosferici, frutto di fantomatici 'accordi' (noli peraltro ora nuovamente crollati miseramente nella preoccupazione quasi generalizzata), della crisi energetica che ha cambiato la struttura dei traffici nei nostri porti, dei corrodii del grano via terra (impossibili) e via nave (possibili), di siccità memorabili tali da cambiare logistiche nel cuore dell'Europa e degli Stati Uniti produttivi che rappresentano dei dogmi, delle ('fantastiche sorti e progressive') di *re/near-shoring* o dei fenomeni di autosufficienze energetica e alimentare puramente utopici, di *price cap* invocati su

mercati totalmente finanziarizzati (si stima che il volume dei derivati possa valere 8 volte il valore del GDP mondiale). E partendo da tutto questo certamente potremmo tentare di dare un giudizio sul recente passato e sul presente e magari tentare di prevedere il futuro prossimo del mondo dello shipping italiano. Credo che oggi l'analisi di questi fenomeni possa essere poco affidabile: basta un battito d'ali di farfalla....

Ritengo invece più proficuo partire da una valutazione più generale sulla complessità di questi mesi passati e, senza dubbio di smentita, di quelli futuri. Come ha ben evidenziato il prof Gianmario Veronese all'inizio dell'anno accademico della Bocconi quest'anno,

siamo di fronte a un tale numero di variabili tra di loro interdipendenti e con tanti stati possibili che non ci può essere di sufficiente aiuto il calcolo numerico degli elaboratori: ritorna centrale la capacità di analisi dell'uomo che sappia districarsi nella correlazione di tutte queste variabili nei vari stati. In una situazione di questo tipo è altrettanto evidente che gli strumenti usati finora per risolvere i problemi possono non essere idonei per affrontare scenari di tale complessità. Pandemia, guerra, cambiamenti climatici stanno ingenerando tutta quella fenomenologia di effetti su economia, ambiente e attività sociali di cui sopra abbiamo fatto un parziale elenco certamente non esaustivo



ma su cui fiumi di parole vengono quotidianamente prodotti. In una Europa che non ha neppure una strategia comune di politica estera, il nostro Paese può e deve fare molto 'motu proprio' come ha fatto già nel secondo semestre dell'anno scorso: PIL in forte recupero, una sensibile riduzione del rapporto debito/PIL, un'inflazione che era apprezzabilmente più bassa, rispetto agli usuali partner europei grazie alla sua peculiare conformazione delle attività industriali di trasformazione basate su filiere di approvvigionamenti corte e resilienti. Ma oggi e per il futuro prossimo, non può bastare fare affidamento alla sola forza imprenditoriale del Paese (pensiamo alla spinta fondamentale data dall'economia turistica e dagli imprenditori italiani di questo settore durante quest'anno). Non possiamo continuare a essere un paese dove la visione strategica ha sempre e comunque la durata del 'mandato' che nel caso del Governo è sempre stato misurato in mesi e non anni, almeno nell'ultimo decennio (ventennio?). Non possiamo essere il paese che riesce a 'mettere a terra' meno del 50% dei finanziamenti europei (ter-

zultimo nell'Europa dei 27), non può essere il paese che per dare la luce a un'opera strategica impiega mediamente 7,5 anni, non possiamo essere il paese che per realizzare un'opera importante deve nominare un commissario, così facendo abdicando dal suo ruolo e riconoscendo che il proprio sistema di regole dello Stato è disastrosamente inefficace. E così facendo, dopo aver voltato per anni le spalle al mare, rischiamo oggi, che lo sguardo sembra aver ritrovato l'angolazione appropriata, di veder le navi lasciare i porti nazionali per altre destinazioni. Dare un impulso reale alle infrastrutture strategiche da realizzare rapidamente anche ma non solo con i soldi del PNRR (partita appunto appesa al filo dell'incapacità tutta italiana di perdere i finanziamenti europei); garantire l'accessibilità nautica e terrestre da mettere nel registro delle attività ordinarie e non straordinarie con procedure standard; governare, nell'ottica dell'interesse nazionale, attraverso un sistema di regole chiare i fenomeni di verticalizzazione e concentrazione dei mercati invece di pensare di bloccarli magari con azioni autocratiche; garantire gli

strumenti necessari alla competitività della bandiera nazionale e contribuire a lenire gli impatti pesanti legati alla decarbonizzazione che potrebbero essere devastanti in particolare in un comparto di cui l'Italia è protagonista assoluta come quello delle autostrade del mare; potenziare con risorse umane e formazione adeguata il sistema di governo di porti e mare; sottoporre ad attenta analisi di rischio le strutture portuali e retro portuali per analizzarne la loro resilienza, in primis ai cambiamenti climatici estremi. Tutto questo sotto il coordinamento del comitato interministeriale e la guida del Presidente del Consiglio o suo delegato per garantire il perseguimento degli obiettivi strategici nazionali e la rapida ed efficace attuazione.

Solo così quegli uomini che saranno incaricati a gestire a vari livelli e su piani concorrenti a gestire la complessità potranno avere gli strumenti idonei a dare un contributo importante al nostro Paese perché continui a rappresentare la seconda manifattura e il terzo PIL dell'EU27 e tra i paesi più apprezzati a livello mondiale per la qualità della vita. ■



FOLLOW THE FLOW

SEGUI IL FLUSSO CON BEONE.

Cerchi una soluzione per il mondo delle Shipping Agency? Grazie alle recenti innovazioni introdotte da Nova Systems, BeOne si conferma il software ideale per agenti marittimi, portuali e forwarding agents. Perché affermiamo questo?

Con il modulo Shipping Agency è possibile ottenere l'emissione di polizze, freight accounts e di tutti i manifesti relativi all'operatività dell'agenzia marittima. BeOne consente inoltre di analizzare costi e ricavi per singolo viaggio-nave e compagnia, dossier, polizza e gestione delle spese e degli incassi a fronte del conto esborsi della nave.

Anche Enrico Gallozzi, presidente del Gruppo Gallozzi, ha scelto di seguire il flusso di lavoro con BeOne.

Un approccio in grado di agevolare ogni attività, tra cui la gestione delle operazioni doganali, la fatturazione e il controllo di gestione. Segui il flusso e conosci più da vicino il software BeOne.



CLOUD FORWARDING SUITE



WWW.NOVASYSTEMS.IT

*presidente
Federico
Barbera

"INTERVENIRE SULLE URGENZE AFFINCHÉ NON SI TRAMUTINO IN ALLARMI"

Un anno in forte chiaroscuro. Volendolo rappresentare in una battuta, così ritengo si possa definire l'anno che si avvia a chiusura dal punto di vista degli operatori e terminalisti portuali e dei porti in genere. Iniziato con la prospettiva del definitivo superamento (pur se non per tutte le categorie di traffici, crocieristica in primis) di un biennio "buio" segnato dalla pandemia, ma anche dalla chiara dimostrazione che il sistema logistico nel suo complesso e i porti con i loro sistemi di imprese avevano assicurato la continuità del sistema Paese, già nei primi mesi il 2022 non solo ha dovuto ancora tenere conto dei postumi della pandemia e ancor di più si è trovato ad affrontare l'impatto e le conseguenze di un nuovo evento impre-

vedibile: il conflitto russo-ucraino. Un evento che in termini di volumi di massima non ha provocato sconvolgimenti sull'intero sistema dei porti nazionali quanto piuttosto effetti differenziati, come conseguenza scontata della diversa localizzazione e della tipologia di traffici e prodotti tradizionalmente facenti capo a un porto piuttosto che ad altro. Ricadute più negative si sono avvertite sul versante Adriatico; flessione di traffici di rinfuse seche (granaglie e materiali da costruzione anzitutto), ma impatti che, sempre considerando solo i volumi, per la gran parte sono stati riassorbiti da modifiche dei flussi di traffico delle merci provenienti tradizionalmente dall'area del Mar Nero, che però ha inciso sulla maggior lunghezza delle rotte percorse da quelle

merci e dal tendenziale vantaggio di avvalersi su quelle tratte di naviglio di maggiori capacità.

Un evento, il conflitto generato dall'attacco della Russia, con impatti ancor più negativi della pandemia sotto i profili dei costi, dell'andamento di macrovariabili quali i tassi di inflazione o le prospettive di crescita, poiché effetti non contingenti, non destinati a essere riassorbiti nel breve-brevissimo periodo. Piuttosto impatti destinati a far avvertire il loro effetto nel medio-lungo periodo.

Penso soprattutto, esemplificando con argomenti che interessano direttamente gli operatori e i terminalisti portuali, alle conseguenze sul costo del lavoro che indurrà il ritorno a tassi di inflazione "a due cifre" proprio nell'anno - il 2023 - in



cui si avvierà il confronto per il rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti.

Mi riferisco all'incremento atteso dei canoni di concessione per il prossimo anno; nel 2022, a fronte di un'inflazione tra il 5 e il 5,3%, i canoni sono aumentati di più dell'8%: quanto dobbiamo attenderci per il 2023? Il rischio (invero concreto, purtroppo) è che nell'arco di 4 anni ogni concessionario finirà per pagare cinque volte il canone del 2021!

Ho in mente, ancora, i costi dell'energia e mi chiedo se possano considerarsi sufficienti le misure fin qui messe in campo, mirate anzitutto ad attività tipicamente di produzione di beni, ma forse sottovalutando quanto la logistica e il segmento portuale, che ne è componente essenziale, sia funzionale alla vocazione produttiva manifatturiera del Paese, ai collegamenti marittimi di breve e medio raggio alternativi al tutto-strada (ovvero a obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale), ad attività crocieristiche che vedono l'Italia tra le eccellenze non solo euro-

pee o mediterranee.

Penso infine, ma non in ultimo, agli incrementi dei costi del settore delle costruzioni che rischiano di mettere in dubbio la realizzazione, anche di opere necessarie per l'adeguamento dei nostri scali marittimi o addirittura di interventi tra quelli previsti nel PNRR e nel PNC; interventi che devono essere realizzati in tempi contenuti che non hanno precedenti nell'esperienza dell'Italia, con il rischio di perdere le risorse dell'UE in caso di mancato rispetto delle tempistiche fissate da Bruxelles.

Partendo dall'oggettiva percezione del livello dei problemi da affrontare, da un contesto politico istituzionale nuovo che può traghettare i tempi di un'intera legislatura e dalla consapevolezza che sono necessari in egual misura interventi urgenti ma anche azioni intese a permettere al sistema delle imprese di programmare in un'ottica di più lungo periodo (presupposto di uno sviluppo vero, di nuovi e maggiori investimenti, di occupazione), le imprese terminalistiche non

solo chiedono di intervenire sulle urgenze affinché non si tramutino in "allarmi" (a partire dal contenimento dei costi delle concessioni e dei costi dell'energia) ma propongono alle istituzioni, agli altri attori del ciclo logistico, alle rappresentanze dei lavoratori il confronto su temi di sistema e di prospettiva: il lavoro e, in particolare, aspetti quali la formazione e la qualificazione intesi come strumenti funzionali al miglioramento delle capacità competitive dell'impresa; la semplificazione non per rimuovere adempimenti e verifiche effettivamente necessarie, ma per evitare duplicazioni che si traducono in aggravii inutili e impedimenti ingiustificati per le imprese o in allungamento dei tempi incoerenti e incompatibili con un settore evolutivo e dinamico come quello della logistica ma anche in sovraccosti per la pubblica amministrazione; lo sviluppo sostenibile, ovvero non tanto un'immobile conservazione quanto piuttosto in una dinamica combinazione di sviluppo economico, tutela delle risorse naturali e benessere sociale. ■



ITALIAN PORTS ASSOCIATION
ASSOPORTI

ITALIAN PORTS ASSOCIATION
Piazza Albania n.10
00153 Roma - ITALY
Phone: + 39 06 6876193
email: comunicazione@assoporti.it
web site: www.assoporti.it

*presidente
Luca
Becce

"TUTTO QUELLO CHE SERVE E CIÒ VA EVITATO PER I TERMINAL E LE IMPRESE PORTUALI ITALIANE"

Con l'ingresso del Gruppo Midolini Spa, Alkion di Vado Ligure e Gruppo Amoruso di Salerno, Assiterminal chiude il 2022 con un attivo di 83 operatori portuali associati. Imprese portuali (operazioni e servizi), Terminal Operators e Stazioni Marittime presenti in 30 porti, 4.700 persone che ogni giorno contribuiscono a movimentare il 60% dei container nei porti gateway, il 70% delle merci alla rinfusa, ovvero il 65% delle tonnellate complessive di merci che transitano per i porti italiani, nonché il 90% dei passeggeri crocieristi, per un fatturato complessivo vicino al miliardo di euro e un valore economico superiore ai 150 miliardi di euro. Dopo due anni di pandemia, crisi energetica e conflitto ucraino l'evolversi della situazione economico-finanziaria del Paese e gli scenari internazionali che impattano su produzione e consumi continuano a mettere a dura prova la pianificazione organizzativa e finanziaria delle nostre aziende. È vero che si leggono numeri aggregati incoraggianti sui volumi di traffico del 2022 (su cui Assiterminal ha già avuto modo di dissentire in termini

di metrica e di reali effetti sulla marginalità delle aziende di settore) che comunque ci riportano poco più che al 2019 e certamente non per tutti i nostri comparti (crociere ancora a -35% e con più transiti e meno home port). Gli investimenti infrastrutturali nei porti si stanno avviando in un contesto di regole e costi ancora incerti. Il dialogo tra pubblico e privato, governance e concessionari continua a essere destrutturato e ora si trona a parlare di autonomia differenziata con l'appannaggio di alcuni di rafforzare una regionalizzazione amministrativa per i porti: un ossimoro giuridico e economico! Il sistema della portualità per un Paese come l'Italia, pur con le tipizzazioni di alcuni porti sia dal punto di vista geografico che merceologico e di mercato di riferimento, dovrebbe essere oggetto esclusivo di una forte governance centrale (abbiamo già detto sul titolo V della Costituzione in proposito) per operare scelte specifiche in termini di investimenti e sviluppo. Permane ancora anche una scarsa chiarezza sulla regolazione e regolamentazione del settore: auspichiamo che il novo Governo e il nuovo Parlamento si dimostrino capaci di ascoltare e di intraprendere un novo, urgente percorso di modernizzazione efficiente del sistema, valorizzando anche le nostre idee e proposte: qualche primo segnale iniziamo a percepirlo! Il sistema produttivo dei porti (terminalisti e imprese) ha bisogno, come qualunque altro sistema industriale, di regole uniformi, criteri chiari, per l'organizzazione del lavoro, la pianificazione degli investimenti, l'efficientamento degli asset: non solo quindi regolamento sulle concessioni, target misurabili e misure incentivanti per lo sviluppo dell'intermodalità, semplificazio-

ni vere e coraggiose (basterebbe prendere come benchmark altre realtà europee) per i dragaggi, ma anche chiara applicazione di criteri di riequilibrio economico finanziario, chiare misure per la sostenibilità energetica proprie e del cliente nave (anche attraverso l'estensione delle cd comunità energetiche ai privati). La prospettiva dei temi ESG per lo shipping impatta evidentemente anche sui porti e l'approccio non può essere demagogico pena la perdita di competitività della portualità e quindi della capacità di import-export del nostro tessuto industriale, nonché del sistema turistico funzionale alle crociere e ai traffici insulari. La visione nord centrica della comunità europea deve trovare un diverso equilibrio guardando il Mediterraneo e i diversi contesti della sua sponda meridionale. Resta anche ancora tutto da definire il tema, in primis europeo, di regole concorrenziali trasparenti e equilibrate tra i processi di integrazione nello shipping verso quelli che si originano e sviluppano da player logistici che non vengono dal mare: è evidente che per una corretta e sana competitività a parità di attività industriale deve esserci parità di trattamento fiscale. In ultimo, ma non meno rilevante, un tema contingente: non è accettabile prevedere per il 2023 un'indicizzazione dei canoni concessori al + 25,5%, dopo un + 7,95% sul 2022. Oggi con forza chiediamo, tutti insieme, al Governo e al Parlamento che sia adottato immediatamente un qualunque provvedimento che impedisca il prefigurarsi di questo scenario che metterebbe evidentemente in discussione tutte le concessioni demaniali portuali e i rispettivi Piani Economico Finanziari, quantomeno dal punto di vista del loro riequilibrio. ■



MANUTENZIONE POMPE MOTORI ELETTRICI



Via XXV Aprile, C3, 19021 Arcola SP

sales@fluidglobalsolutions.com

www.fluidglobalsolutions.com

+39 0187 195 3245

*presidente
Gen. Claudio
Graziano

"AUMENTA LA RICHIESTA DI NAVI CON TECNOLOGIE ALL'AVANGUARDIA E MOTORI DI NUOVA GENERAZIONE"

Il 2022 può essere considerato un anno di particolare rilievo per il settore della navalmeccanica. Facendo riferimento al solo settore delle navi mercantili, si sono registrati ordini a livello globale per un volume complessivo di poco inferiore rispetto a quello registrato nel 2021, che era stato un anno di rilancio degli ordinativi a valle delle fasi più acute della crisi pandemica. Se guardiamo più nel dettaglio i numeri, tuttavia, l'alta domanda continua a essere trainata dal settore delle Portacontainer e delle Gasiere, dove però la più grande quota di mercato è detenuta da Cina e Corea del Sud. La quota Europea resta ridotta, intorno al 5%, e, seppur in ripresa rispetto al 2021, testimonia le difficoltà in questo settore, dovute sicuramente anche alle politiche di concorrenza sleale perperate nell'Est Asiatico, tema

ormai noto e al quale non è stato finora possibile porre rimedio. Ciononostante, l'Italia continua a mantenere posizioni di leadership nei settori ad alto contenuto tecnologico e ad alta complessità, come quella delle navi da crociera. In questo settore, oggi si stanno concretizzando due dinamiche di grande rilievo: la ripresa del turismo, dopo il periodo caratterizzato dall'emergenza pandemica, con livelli attesi che saranno addirittura superiori a quelli del 2019; la digitalizzazione e la transizione ecologica, con un aumento della richiesta di navi equipaggiate con tecnologie all'avanguardia e alimentate da motori di nuova generazione. La spinta verso la decarbonizzazione e gli investimenti nel campo delle energie rinnovabili comporterà, inoltre, un aumento significativo della domanda di mezzi navali specializzati, in particolare nel settore eolico offshore. Questo segmento rappresenterà un altro importante traino per il rilancio del settore, con una positiva vitalità che è possibile proiettare anche per gli anni a venire, in virtù delle nuove esigenze di produzione e controllo della produzione di energia pulita. Non dobbiamo dimenticare, infine, il settore delle navi militari, in un contesto globale in cui le esigenze di investimenti in tecnologie per la sicurezza diventano sempre più indispensabili a livello mondiale. Anche in questo caso la spesa per mezzi navali è prevista crescere in linea con la spesa globale per la difesa. In tutti questi settori l'Italia vanta la presenza di una filiera produttiva all'avanguardia, pertanto le prospettive future del nostro settore sono promettenti. Lo testimoniano, fra l'altro, anche

tutte le altre associazioni cantieristiche mondiali, che proiettano, nei prossimi due decenni, un sostanziale incremento dei nuovi ordini, dovuto non solo al ritorno del settore crocieristico ai livelli pre-pandemia, già atteso tra il 2023 ed il 2024, ma anche, e soprattutto, alla necessità di sostituire, o trasformare, con nuove tecnologie verdi e digitali, un'intera flotta mondiale obsoleta e a basse performance ambientali. Tali investimenti saranno necessari anche per raggiungere i target di emissioni previsti dall'International Maritime Organization (Imo) e dalla Commissione Europea, per il 2050. Questa operazione richiederà un piano di investimenti massiccio, stimabile in almeno 2.000 miliardi di dollari a livello globale, in cui l'Italia dovrà farsi trovare pronta, a livello di capacità produttiva e sovranità tecnologica. Il mantenimento e il rafforzamento di tale capacità, estendendo la propria competitività anche ad alcuni dei segmenti di mercato persi in passato, rivestono un particolare significato anche a livello di autonomia strategica nazionale ed Europea, viste le dinamiche geopolitiche che stiamo vivendo. È quindi necessario strutturare e adottare, nel più breve tempo possibile, una politica industriale di settore, condivisa a livello Europeo, che da una parte provi a offrire soluzioni all'annoso problema della concorrenza sleale asiatica, e dall'altra favorisca un sostanziale rafforzamento competitivo dei cantieri e della filiera nazionale, soprattutto lungo le direttrici verdi, digitali e di efficienza produttiva. Questo dovrebbe avvenire all'interno di una visione di un'Unione Europea solidale, autonoma, e capace di competere nei segmenti di mercato più strategici. ■





IL VOSTRO FUTURO È SULLA NOSTRA ROTTA

**Scegli Siat Assicurazioni, compagnia leader
del mercato nel settore Trasporti e Aviazione.**

Affidati alla prima compagnia italiana interamente dedicata all'assicurazione trasporti.

Nata a Genova oltre cinquant'anni fa, Siat abbina elevata professionalità, consolidata esperienza ed una esclusiva componente tecnologica per garantire soluzioni su misura, fortemente innovative e digitali.

Per maggiori informazioni siat@siatass.com - www.siat-assicurazioni.it - Seguici su  

Le aziende prese in esame dal Centro Studi Fedespediti hanno un fatturato di 768,3 milioni, un valore aggiunto di 430 milioni e un profitto cumulato di 94,9 milioni di euro (di cui due terzi fanno capo a Lsct e Psa Ge Pra')

DAL PIÙ RICCO AL MENO RICCO: LA CLASSIFICA DEI RISULTATI DEI TERMINAL CONTAINER ITALIANI

Puntuale come ogni anno il Centro Studi di Fedespediti (la federazione nazionale delle associazioni di spedizionieri) ha pubblicato il **rapporto intitolato "I Terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria"**, elaborata (per il sesto anno consecutivo) al fine di analizzare le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal italiani. L'analisi di quest'anno fotografa l'andamento delle 13 maggiori società terminalistiche nell'esercizio 2021.

Per quanto riguarda le performance operative (Teu imbarcati e sbarcati), i terminal analizzati hanno movimentato complessivamente 8,878 milioni di Teu, ovvero quasi il 79% del totale italiano (11,296 milioni di Teu), su una superficie totale di 5,121 milioni di metri quadrati e avvalendosi di 92 gru da banchina. Rispetto al 2020 hanno dunque registrato una crescita complessiva dell'1,3% in termini di Teu movimentati.

Le migliori performance, in termini percentuali, sono state realizzate dal Terminal del Golfo di Spezia (+21,2%), dal La Spezia Container Terminal (+16,9%) e

dal Terminal Container di Ravenna (+11,9%). Crescita più contenuta a Genova, primo porto container a livello nazionale, che registra +6,4% al Sech e +4,9% a Pra'. In flessione, invece, le movimentazioni al Salerno Container Terminal (-18,3%), al Psa Venice - Vecon di Venezia (-14,2%) e al Roma Terminal Container di Civitavecchia (-10,3%).

In valore assoluto, invece, a dominare sono sempre il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro (con 3,14 milioni di Teu in transhipment), il Psa Genova Pra' (1,45 milioni di Teu), il La Spezia Container Terminal (1,26 milioni di Teu) e il Trieste Marine Terminal (con oltre 652 mila Teu).

Il Centro Studi Fedespediti ha poi calcolato anche alcuni **indicatori di efficienza** dai quali emerge ad esempio che il **miglior rapporto Teu/mq** può vantarlo il Conateco di Napoli (3,3), seguito dal Salerno Container Terminal (2,9), da Lsct di Spezia e Adriatic Container Terminal di Ancona (2,8 rispettivamente). Fanalino di coda il Roma Terminal Container di Civitavecchia con 0,4 Teu per metro quadro di concessione occupata. Il **rapporto**

Teu/metri quadri di banchina è invece dominato da Lsct con 1.281, seguito a distanza dal Psa Ge Pra' (974), da Mct di Gioia Tauro (928) e dal Trieste Marine Terminal (847).

Guardando poi al **rapporto tra valore aggiunto generato e fatturato** il primo della classe è Lsct (66%), seguito da Psa Venice Vecon (63%).

Per ciò che riguarda le **performance economico-finanziarie**, le società terminalistiche italiane nel 2021 hanno giovato della ripresa dell'economia e dei traffici realizzando nel complesso un fatturato di 768,3 milioni di euro, con un valore aggiunto di 430 milioni di euro e un risultato finale positivo di 94,9 milioni di euro. Rispetto al 2020 (679,2 milioni di euro) il volume d'affari complessivo è aumentato del +13,1%; tutte le società hanno chiuso positivamente il bilancio con utili in calo solo ad Ancona, Civitavecchia e Salerno (nel complessivo gli utili sono cresciuti del +70,9%). I risultati migliori in termini di **crescita percentuale del fatturato** seguono i risultati delle performance operative (ovvero dei Teu movimentati): La Spezia registra al Terminal del Golfo +35,1% e a La Spezia Container Terminal +23,4%. Risultati negativi, invece, ad Ancona (-5,2%) e Venezia (-7,7%). **In valore assoluto** il Psa Genova Pra' è al primo posto con 171,6 milioni di euro (e un utile netto di 23,2 milioni di euro), segue Lsct con un fatturato di 166,9 milioni (e un profitto di 40 milioni), mentre Mct (100% di Msc) ha fatto registrare 126,5 milioni di ricavi (e 9,3 milioni di risultato netto). Chiudono la classifica invece l'Adriatic Container Terminal (6,3 milioni di fatturato e 663 mila euro di profitto) insieme al Roma Terminal Container (con rispettivamente 8,2 milioni e 220 mila euro). Al vertice della **classifica dell'Ebit**



UN 2022 RICCO DI M&A NEI PORTI ITALIANI

L'anno 2022 che volge al termine sarà ricordato anche per alcune importanti operazioni di acquisizione portate a compimento in vari scali portuali italiani. Quella forse più importante ha riguardato l'uscita del fondo Icon Infrastructure dal Gruppo Spinelli di cui deteneva un 45%; come anticipato da SHIPPING ITALY a inizio estate è stato il gruppo armatoriale tedesco Hapag Lloyd a rilevarne la quota salendo al 49% della società che controlla anche il Genoa Port Terminal nel porto di Genova.

Msc, attraverso il suo braccio operativo terminalistico Til (Terminal Investments Ltd), ha invece messo a segno (sarà da formalizzare nei prossimi mesi) l'acquisizione da T.O. Delta di un ulteriore 30% del Trieste Marine Terminal; un affare (anch'esso anticipato da SHIPPING ITALY a inizio anno) che gli consentirà di salire così all'80% del maggiore terminal container del porto di Trieste ad oggi.

Sempre dei mesi scorsi è l'ingresso (con una quota del 43,6%) di Vsl Club e Smart Capital nell'impresa terminalistica F.lli Midolini attiva a Monfalcone nell'imbarco e sbarco prevalentemente di merci varie, in particolare prodotti siderurgici. La stessa Vsl Club (tramite la società veicolo Vsl Ravenna), insieme a Royal Caribbean, ha dato vita nei mesi scorsi anche alla società Ravenna Civitas Cruise Port cui è stata affidata in concessione la gestione e realizzazione del nuovo terminal crociere del porto romagnolo.

Degna di nota, infine, anche l'acquisizione da parte del Salerno Terminal Container del ramo d'attività e delle superfici della società terminalistica Amoroso Giuseppe Spa nel porto di Salerno avvenuta in autunno.

da c'è Lsct (72 milioni), a seguire Psa Ge Pra' (33 milioni), mentre gli altri hanno tutti margini operativi al di sotto dei 15,5 milioni di euro.

Al 31 dicembre scorso i **dipendenti impiegati** erano in totale 4.264 e hanno generato un fatturato pro-capite di circa 180mila €, con un costo del lavoro di 55mila euro.

L'analisi elaborata dal Centro Studi Fedespedit offre anche al-

cuni grafici dove vengono classificati **dal più alto al più basso gli indici economico-finanziari** delle diverse società esaminate. Per ciò che riguarda l'indice Ros (return on sales) i top three sono Lsct, Psa Vecon e Psa Genova Pra' mentre l'ultimo è Mct di Gioia Tauro, preceduto da Psa Sech. Dal punto di vista del Roi (return on investments) al primo posto c'è il Terminal Darsena Toscana di Livorno e a seguire Lsct

e Psa Vecon (Mct, Psa Sech e Rct gli ultimi tre). Guardando al Roe (return on equity) nuovamente Tdt guida la classifica, seguito da Adriatic Container Terminal e Psa Ge Pra'.

Interessante infine anche il grafico che mette a confronto i **ricavi delle prestazioni e il relativo utile per Teu movimentato**: al La Spezia Container Terminal ogni container imbarcato e sbarcato ha generato 128 euro

di ricavo e 31,7 euro di profitto, mentre ad esempio per il Salerno Container Terminal a fronte di entrate per Teu pari a 121,9 euro l'utile netto è stato di 3,8 euro. Alta redditività anche per Vecon (93 euro di ricavo medio per Teu e 14,7 euro di profitto), Psa Genova Pra' (93 euro di ricavo e 16 euro di utile in media per Teu) e Terminal Container Ravenna (97,8 euro e 16,9 euro rispettivamente). ■



Liberty Lines è la compagnia italiana leader nel mondo nel trasporto marittimo veloce per passeggeri.

Vieni a scoprire le nostre rotte www.libertylines.it

LIBERTY lines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE



GRIMALDI GROUP



La **PRIMA COMPAGNIA** Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

Perseguiamo l'**OBIETTIVO**
di un **TRASPORTO MARITTIMO**
sempre più **ECO-SOSTENIBILE**

il Gruppo Grimaldi impiega **navi di nuovissima generazione** con caratteristiche uniche al mondo, **ibride, a basse emissioni nocive** e dal **design innovativo**.

Inoltre, **durante la sosta in banchina** tali navi utilizzano l'energia immagazzinata in un set di batterie al litio presenti a bordo che si ricaricano durante la navigazione, garantendo **zero emissioni in porto**.

www.grimaldi.napoli.it

LAGHEZZA SI ESPANDE A EST E CONSOLIDA LA PRESENZA NEL RETROPORTO DI SPEZIA

L'ultima novità è lo sbarco a Trieste con l'incorporazione di Levante Srl, storica società specializzata nella fornitura di servizi logistici e doganali nel porto giuliano. Alessandro Laghezza e il suo gruppo con quest'ultimo shopping non solo ha concretizzato un'ulteriore operazione espansiva sul territorio italiano in uno scalo strategico, ma si è aperto un'importante finestra sui mercati dell'Est Europa. Questa, d'altra parte, non è che l'ultima delle operazioni chiuse in questo 2022 che Laghezza definisce "un anno positivo" per volumi e per crescita di redditività.

"Abbiamo ottenuto risultati interessanti come l'aumento di fatturato prossimo al 30% e un Ebitda percentuale maggiore

rispetto al 2021, non inferiore al 50% sull'anno passato. Sono numeri estremamente positivi - dice il manager - frutto anche delle dinamiche di un mercato positivo per il nostro settore". Guerra e inflazione, a dire il vero, hanno colpito, anche se non sono riuscite ad affondare la nave. "Il 2022 ha avuto due facce. Il primo semestre è stato positivo in termini di volumi con un'euforia sul mercato che la guerra, scoppiata il 24 febbraio, non ha avuto modo di intaccare: questo perché - spiega Laghezza - ordini e spedizioni hanno sempre qualche mese di ritardo rispetto agli eventi. Nel secondo semestre, invece c'è stata una frenata generale che si sta evidenziando in quest'ultimo trimestre". Sarà un inverno "abbastanza gelido", dice:

si avverte un calo dei volumi e sul mercato fa molto freddo. "Ma noi - aggiunge Laghezza - abbiamo acquisito traffici nuovi e clienti nuovi. Abbiamo assecondato la richiesta del mercato di maggiori spazi logistici di magazzino andando a investire ancora nella nostra area di elezione: il retroporto di Santo Stefano Magra, dietro La Spezia. Siamo un'azienda nazionale dal punto di vista doganale e dei servizi di trasporto ma dal punto di vista logistico la nostra scommessa è sul retroporto spezzino. Crediamo molto nella zona logistica speciale, nello sviluppo del retroporto come interporto. Con l'acquisizione di un nuovo magazzino, quindi di nuove aree edificabili, siamo il primo operatore logistico del retro-



porto per spazi con 80 mila mq di aree complessivo di cui 23 mila coperti proprio a Santo Stefano Magra. E siamo leader per quanto riguarda i contenitori movimentati nei nostri siti logistici”.

Un colosso in continua espansione, questa Laghezza che dai 37 milioni di euro del 2021 conta di chiudere il 22 con un fatturato di circa 45 milioni di euro. Acquisizioni in vista? “Al momento non ci saranno ulteriori investimenti - risponde Laghezza - Siamo sempre interessati a crescita e acquisizione di spazi o di immobili ma anche di aziende. Abbiamo investito molto nel 2021 e 2022 sia in termini di mezzi che di strutture e abbiamo aperto a Trieste: il 2023 sarà anno di consolidamento”. Il 2024 e il 2025, poi, “dovrebbero essere anni di consolidamento”.

Anche perché, come dice una canzone dei Matia Bazar, c'è tutto un mondo intorno: un mercato globale che si sta riposizionando su livelli diversi. “Stiamo lavorando in un settore dove il nolo marittimo sulla rotta principale Asia-Europa, un anno fa quotava 100 adesso quota 25 - spiega l'a.d. - In questo momento c'è un calo di domanda: i volumi sono scesi perché si è esaurito il rimbalzo post-Covid e le prospettive dell'economia non sono rosee. I magazzini sono pieni, per due fattori: per il rallentamento globale dell'economia e perché molte aziende, nelle incertezze della supply chain globale, decidono di rifare stock”.

Le prospettive? “Il periodo più freddo del mercato sarà in questi ultimi due mesi e nei primi tre-quattro del 2023 - dice Laghezza - Anni di cresci-

ta saranno il 2024 e il 2025”. Infine, il ruolo di Laghezza in Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, di cui l'imprenditore è stato fino a pochi giorni fa presidente della sezione Liguria. “Ho messo a disposizione il mio mandato - anticipa il manager - Andavo a scadenza tra circa un anno, ma c'è stato un cambio completo dei vertici sia di Confetra che di Fedespediti: sono stato nominato dai vertici precedenti e ho ritenuto opportuno fare un passo indietro. Anche perché adesso c'è da gestire il Pnrr, ci sono anche altre associazioni e si rischia di schierarsi da una parte e dall'altra. Io invece - conclude Laghezza - penso a essere indipendente e, d'ora in poi, penso solo a curare la mia azienda che ha bisogno della mia presenza”. ■



#MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedit è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedit aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedit: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEDIT aderisce a:



www.fedespedit.it -  www.linkedin.com/company/fedespedit

SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA



UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL
Piazza Roberto Baldini 4/66
+39 010 9703071
info@alocinmedia.it
www.alocinmedia.it
P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE
Nicola Capuzzo
Cell.: + 39 334 7889863
redazione@shippingitaly.it
capuzzo.nicola@gmail.com

SALES & MARKETING
Riccardo Maestri
Cell. +39 347 5865515
sales@alocinmedia.it

Sabrina Carozzino
Cell.: + 39 350 0716304
marketing@alocinmedia.it

“Sfrutta la completezza del nostro gruppo editoriale con una campagna pubblicitaria diversificata su tutte e tre le testate giornalistiche SHIPPING ITALY AIR CARGO ITALY - SUPPLY CHAIN ITALY”.