



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - SI PUBBLICA IL MERCOLEDÌ ED IL SABATO - SEDE: Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli
Telefono e Fax 0815590949pbx - Unacopia 1,30 Euro - Spedizione in abbonamento postale - 45% - art. 2 comma 20/b L. 662/96 Filiale Napoli

Lo shipping internazionale
a portata di clic



informazionimarittime.it

con uno sguardo al Sud

ANNO LXXVI - N. 24
27 MARZO 2021

AGCM invia al governo un documento con le proposte sulla concorrenza

Portuali, Antitrust: norma da rifare

Su autoproduzione e rinnovo delle concessioni demaniali l'Autorità chiede la fine del protezionismo: l'abrogazione del comma 4 bis art. 16 e la modifica del comma 7 art. 18 della legge 84/94. "Competitività di mercato ridotta"

Roma. (Paolo Bosso). La limitazione del diritto all'autoproduzione dei servizi e delle operazioni portuali - contenuta nel "Decreto Rilancio", uno dei decreti economici del governo Conte - penalizza la competitività commerciale e andrebbe abrogata. Lo sostiene l'Antitrust, in un lungo documento inviato al governo Draghi con le proposte di legge sulla concorrenza (la materia portuale è trattata da pagina 20 in poi).

Per quanto riguarda il mare, le proposte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato sono due, autoproduzione e concessioni portuali. L'assunto generale dell'Antitrust è lo scenario altamente tecnologico, da un lato, e il gigantismo navale, dall'altro, che caratterizzano oggi lo shipping. In un contesto del genere, garantire corporativamente la protezione dei portuali e rilasciare cumulativamente le concessioni è controproducente per tutti. Mentre con la digitalizzazione e le economie di scala i costi

si riducono e la velocità degli interscambi aumenta, il protezionismo senza concorrenza delle storiche compagnie portuali e degli storici terminalisti blocca essenzialmente lo sviluppo infrastrutturale e la competitività, disincentivando l'alta tecnologia come, per esempio, l'automazione, alimentando un circolo vizioso.

Il DL Rilancio, approvato dal Parlamento l'estate scorsa, è un decreto economico molto grande. Contiene diverse misure per la portualità italiana. Tra queste, la modifica dell'articolo 16 della legge 84/94, quello sulle compagnie portuali. Un intervento criticato dalla maggior parte delle associazioni di categoria, eccetto i sindacati, perché limita fortemente la possibilità per le compagnie marittime di usufruire di manodopera di bordo (rizzaggio, carico e scarico), visto che l'autoproduzione viene autorizzata solo quando non ci sono portuali a terra disponibili, il che non accade praticamente mai. [Continua a leggere](#)

Rinnovo e refitting della flotta

Bozza PNRR, rispunta il fondo per i traghetti

Roma. «Maggiori investimenti nel rinnovo della flotta navale italiana, sia per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni che di incentivare la produzione industriale della cantieristica navale italiana, ponendo particolare attenzione ai collegamenti con le isole e al potenziamento delle autostrade del mare». Lo scrive la Commissione Lavori pubblici del Senato, includendo così nuovamente i fondi per il rinnovo della flotta di

cabotaggio italiana, come richiesto più volte negli ultimi mesi dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina.

I fondi - che una prima versione vedeva concretizzati in circa 2 miliardi di euro, poi depennati e ora ritornati - dovrebbero essere inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, su cui nei giorni scorsi c'è stato un confronto anche con la rete di imprenditori del Meridione.

Al responso della Commissione del Senato, si aggiunge anche la Commissione Trasporti della Camera, che ha chiesto al governo l'inclusione del trasporto marittimo privato «tra i settori da coinvolgere per la ripresa sostenibile e innovativa prevedendo misure di incentivazione per il rinnovo della flotta e il miglioramento delle performance

[segue in ultima pagina](#)

Ever Given blocca da martedì il canale di Suez. I danni economici

Una balena spiaggiata

L'alternativa è il piccolo vecchio canale, o la circumnavigazione dell'Africa. Per alcuni i profitti salgono, per altri i ritardi e i costi di viaggio aumentano ogni giorno di più

Suez (Egitto). (P. Bo). Una balena spiaggiata, come l'ha definita Peter Berdowski, amministratore delegato di Royal Boskalis Westminster, incaricato da Evergreen di spostare *Ever Given*, la portacontainer da 20 mila TEU (e carica quasi al massimo) incagliatasi di traverso martedì scorso, nel canale di Suez, bloccando il passaggio di centinaia di navi e rallentando, ogni giorno che passa, il flusso marittimo commerciale



Roberto Alberti nuovo CCO

Costa Crociere rinnova i dirigenti Zanetti direttore

Genova. Costa Crociere annuncia importanti cambiamenti nella sua struttura organizzativa, «per prepararsi alla ripresa delle sue crociere e sostenere la sua crescita di lungo periodo», si legge in una nota della compagnia italiana, parte del gruppo statunitense Carnival.

Mario Zanetti è stato promosso direttore generale di Costa Crociere, assumendo il ruolo che era stato temporaneamente ricoperto da Michael Thamm, Group CEO, Costa Group & Carnival Asia. Nella sua nuova posizione, supervisionerà Costa come un unico marchio in tutto il mondo, compresa l'Asia, rafforzandone la leadership in Europa, Sud America e Asia.

Roberto Alberti è stato nominato chief commercial officer di Costa Crociere, posizione precedentemente ricoperta da Mario Zanetti. Assumerà la responsabilità di tutte le operazioni commerciali di Costa nel mondo, incluse vendite,

[segue in ultima pagina](#)

Al via linea trisettimanale

Carrara-Olbia, Grendi avvia il nuovo servizio

Olbia. È partito giovedì il nuovo servizio trisettimanale di Grendi tra Marina di Carrara e Olbia, portando a otto le linee dell'armatore verso la Sardegna.

Una volta ottenuta la concessione demaniale (ex art. 18) per spazi non banchinali, Olbia si strutturerà per almeno i prossimi quattro anni come hub insieme a quello di Cagliari. A luglio

[segue in ultima pagina](#)

che dall'Asia passa nel Mediterraneo e va in Nord Europa. L'armatore Evergreen ha detto che l'incidente è stato causato da una «sospetta folata di vento» che ha fatto «sbandare» la nave, mettendola di traverso e facendola arenare sul fondale.

I rimorchiatori e le draghe sono al lavoro da giorni per cercare di liberarla ma sia la stazza (oltre 200 mila tonnellate per 400 metri di lunghezza, in un canale largo 200) che la quantità di carico a bordo non permettono di disincagliarla. Berdowski è stato chiaro, non andrà via di lì per i prossimi giorni, «persino settimane». Solo Maersk ha quattro navi bloccate all'interno del canale.

È probabile che la nave andrà allibata, alleggerita, svuotando prima l'acqua di zavorra, poi il gasolio e, se non fosse ancora sufficiente, i container a bordo. Ma fare una cosa del genere in un canale artificiale, in un punto senza banchine,

[segue in ultima pagina](#)

Arrivi & Partenze: Napoli (2-5) - Salerno (9-12) - Gioia Tauro (12-13)

DALLA PRIMA PAGINA

Bozza PNRR

ambientali, ponendo l'attenzione sull'esigenza di garantire che gli incentivi rivolti al rinnovo e al refitting della flotta privata abbiano una ricaduta occupazionale e industriale sul territorio nazionale e europeo».

«Gli armatori vogliono investire per garantire servizi più efficienti e sostenibili, ma è evidente che il contesto di mercato in cui oggi si muovono è assolutamente deteriorato e non consente di sostenere da soli i costi di uno sforzo così impegnativo», ha spiegato Messina nel corso di un webinar di una settimana fa, secondo il quale «i due miliardi di euro ipotizzati dalla prima edizione del PNRR attiveranno oltre 7 miliardi di valore in investimenti».

Costa Crociere

revenue management e marketing, riportando a Mario Zanetti. Sia Zanetti che Alberti saranno operativi nella sede centrale di Costa Crociere, a Genova.

«La pausa nelle operazioni delle nostre navi è stata un'opportunità per lavorare sul potenziamento dell'organizzazione di Costa, per rendere la nostra azienda più forte», ha affermato Thamm. «Con questa nuova organizzazione abbiamo le persone e le competenze giuste». Mario Zanetti lavora in Costa dal

1999, dove ha cominciato nell'unità Revenue Management. Nel 2017 è stato nominato direttore generale di Costa Asia. Dal luglio 2020 è tornato a Genova come Chief Commercial Officer di Costa Crociere. In Costa da oltre 15 anni, Roberto Alberti ha ricoperto diverse posizioni in Italia e all'estero. Nel 2016 è entrato a far parte dello staff del CEO riportando direttamente a Michael Thamm. Dopo aver assunto la carica di VP Strategic Development, nel 2019 è stato nominato SVP & Chief Strategy Officer del Gruppo Costa, contribuendo alla definizione del piano di sviluppo sostenibile, della strategia di mercato globale e del brand positioning.

Balena spiaggiata

è un'operazione molto lunga che richiederà l'uso di elicotteri. La buona notizia è che giovedì è arrivata l'alta marea, che raggiungerà il picco lunedì, facilitando così le operazioni di galleggiamento.

Nel canale gestito dal governo dell'Egitto transita più o meno il 10 per cento del traffico marittimo mondiale, un terzo delle portacontainer e circa un quinto di quello destinato nel Mediterraneo e in Nord Europa. Quantificare le perdite dipende da quale soggetto si parli, che sia un armatore che trasporta petrolio, container, rinfuse; oppure uno spedizioniere, un agente marittimo, un'azienda logistica

terrestre. Intanto, qualche calcolo si può fare. Come ha calcolato Bloomberg, da quando Ever Given si è messa di traverso il costo di spedizione dalla Cina all'Europa di un container da quaranta piedi (1 FEU) è quadruplicato rispetto a un anno fa, salendo a circa 8 mila dollari. I guadagni degli armatori delle petroliere molto grandi (very large crude carrier-VLCC) sono saliti a 1,371 dollari al giorno, e non sono neanche quelle che posso transitare nel canale di Suez, perché sono appunto troppo grandi. Le Suezmax, invece, che trasportano mediamente un milione di barili di petrolio e, come dice il nome, posso passare, stanno guadagnando circa 17 mila dollari al giorno, il massimo da giugno 2020. Caterpillar, il principale produttore di macchinari degli Stati Uniti, sta subendo grossi ritardi nelle consegne e sta prendendo in considerazione il trasporto aereo. Intanto, se l'alternativa, per chi non può utilizzare il vecchio canale parallelo, è circumnavigare l'Africa, dovrà fare i conti con 6 mila miglia di navigazione in più (9,650 chilometri) con aggravio sui soli costi del carburante intorno ai 300 mila dollari per una petroliera di grandi dimensioni che viaggia dal Medio Oriente all'Europa.

Grendi

scorso Grendi ha aperto un nuovo magazzino ad Olbia espandendo le sue attività nell'isola, dopo aver avviato un Marina di Carrara-Porto Torres a febbraio 2020. A Cagliari, da aprile 2019, gestisce un magazzino merci per Barilla,

Benetton e Unieuro, tra gli altri. Infine, a febbraio scorso ha richiesto la concessione di 350 metri di banchina del terminal container del Porto-Canale del capoluogo sardo, attualmente inattivo.

In una nota Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporto Marittimi, spiega come «la pandemia ha dimostrato la rilevanza della logistica nella catena di distribuzione di valore della nostra economia. Ottimizzare le attività di trasferimento delle merci in modo da ridurre costi e impatto ambientale oggi è un percorso obbligato. Il nostro sistema di logistica unito allo sviluppo di percorsi intermodali offrono ai clienti un risparmio rilevante di emissioni per tonnellata trasportata. Con questa logica abbiamo investito sia sull'aumento dei collegamenti con il sud dell'isola che sullo scalo a Olbia e su una seconda nave con maggiore capacità di carico e potenza».

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO

www.informazionimarittime.com
info@informazionimarittime.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Luciano Bosso

In redazione **Paolo Bosso**

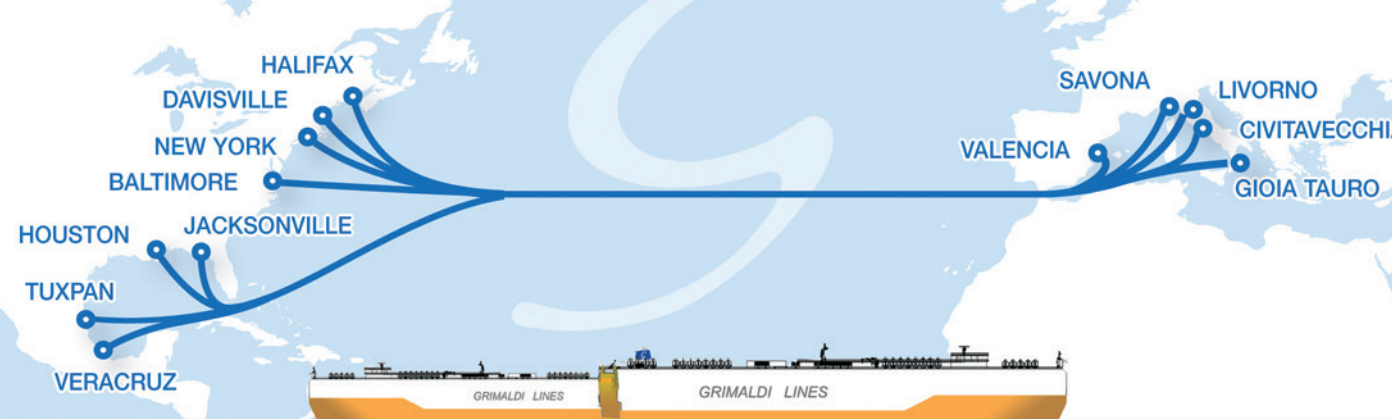
Pubblicazione: Informazioni Marittime srl
Autorizzazione Tribunale di Napoli
N. 2380 del 12 febbraio 1973

PUBBLICITA' A MODULO:
35 Euro + IVA 22%
ABBONAMENTO ANNUO: 100 Euro



GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO

Contatti Agenzie:

SAVONA:
MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:
ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO
L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
lvghianda@lvghianda.it

ITINERARI ED INFO : www.grimaldi.napoli.it • euromedquotations@grimaldi.napoli.it

Il grande ingorgo di Suez

Il Secolo XIX



Le portacontainer in coda in attesa che si sblocchi la situazione lungo il Canale di Suez, dove la gigantesca Ever Given si è messa di traverso

GHIARA / PAGINA13

Nave incagliata nel Canale di Suez Ogni giorno danni per 9,6 miliardi

È la stima del valore complessivo dei transiti. Gli assicuratori: «Dal disastro rischio effetto domino»

Alberto Ghiara / GENOVA

Potrebbero servire «giorni o addirittura settimane» per liberare il Canale di Suez dalla portacontainer "Ever Given", noleggiata dalla compagnia Evergreen, incagliata da martedì per una tempesta di vento e sabbia. Lo ha detto l'amministratore delegato di Royal Boskalis, Peter Berdowski. Se avesse ragione, i danni sarebbero enormi. Per l'agenzia Bloomberg, il valore giornaliero in transito è di 9,6 miliardi di dollari. Ogni giorno passano per il canale 50 navi e ieri erano già oltre 200 quelle in coda. L'alternativa è circumnavigare l'Africa, ma in questo momento, col prezzo del petrolio a alti livelli, è un costo aggiuntivo di milioni di dollari per ogni nave.

Intanto si sta cercando di trovare una soluzione, dragando il fondale intorno alla "Ever Given" e cercando di al-

leggerire il carico e i serbatoi. A occuparsi delle operazioni sono state chiamate due società. Una, Nippon Salvage, è giapponese come la proprietaria della nave, Shoei Kisen K. L'altra è l'olandese Smit Salvage, che fa parte proprio del gruppo Royal Boskalis e che è stata protagonista in passato anche del recupero della "Concordia".

Fra le navi in coda fin dal primo giorno dell'incidente, martedì scorso, c'è la portacontainer "Jolly Cobalto" della compagnia genovese Messina. «La nostra nave - racconta l'armatore Ignazio Messina - è in un convoglio diretto verso Sud. Ma abbiamo altre quattro navi pronte a partire nel giro di una settimana. Di circumnavigare l'Africa non se ne parla. Il problema maggiore è l'indeterminatezza, non si possono fare programmi: ai giorni necessari per disincagliare la nave bisognerà sommare quelli per dragare e monitorare i fon-

dali, e poi quelli per smaltire le navi in coda, calcolando che ne possono passare circa 50 al giorno». In un episodio simile a Amburgo, nel 2016, fu necessaria una settimana per liberare la portacontainer.

Un'altra compagnia che utilizza il canale è la d'Amico, specializzata in rinfuse, che però in questo momento non ha unità in coda: «Purtroppo è un incidente grave - afferma l'ad, Cesare d'Amico - che sta mettendo tutto il sistema sotto pressione. La prossima marea favorevole sarà il 30 marzo, ma si spera che si risolva prima». Per d'Amico a soffrire di più sarà il settore container, che vive già una situazione difficile di ritardi nelle rotazioni dei servizi e di congestioni. Anche d'Amico considera poco conveniente la circumnavigazione dell'Africa. Per una portarinfuse da 80 mila tonnellate, a esempio, i costi aumentano sia se parte o arriva in Nord Europa (fra 200 e

320 mila dollari di costo maggiorato rispetto ai 250 mila di tariffa del canale, con 12 giorni di viaggio aggiuntivi) sia a maggior ragione se partenza o destinazione sono in mar Nero, dove ci sono i porti del grano. In questo caso i giorni aggiuntivi sono 21 e il costo lievitava fra 450 e 650 mila dollari. Dirottare 50 navi al giorno costerebbe quindi una cifra compresa fra 10 e 30 milioni in più soltanto di spese di viaggio.

Commenti preoccupati per il blocco arrivano da Confindustria («potrebbe avere un impatto sulla distribuzione di merci essenziali, dagli approvvigionamenti energetici e quelli necessarie per fronteggiare la pandemia» afferma il presidente Mario Mattioli) e da Assarmatori («è destinato a generare un impatto devastante sull'economia mondiale, incidendo pesantemente su energia e materie prime», dice il presidente Stefano Messina). Intanto le assicurazioni fatica-

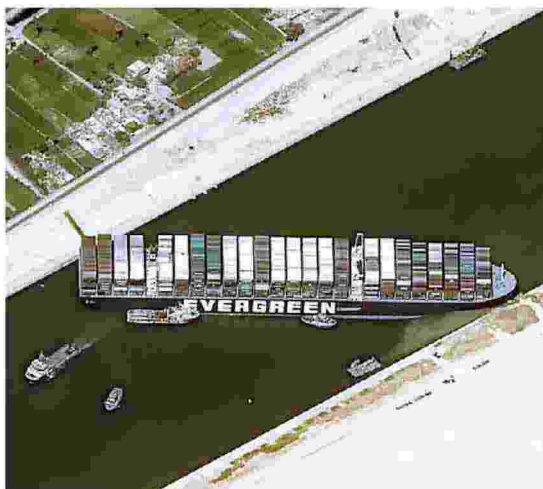
no ancora a stimare i danni: «Meno ingenti - spiega Gian Piero Priano di Cambiaso e Riso - quelli legati al cosiddetto corpo e macchina e alle operazioni di salvataggio, più consistenti quelli agli altri soggetti coinvolti, dall'Autorità del Ca-

nale alle altre navi, che andranno in capo al riassicuratore della "Ever Given"». «Il peggio - conferma Marco Doro del gruppo Lercari - sarà il ritardo nella consegna delle merci delle altre navi bloccate. Lo scena-

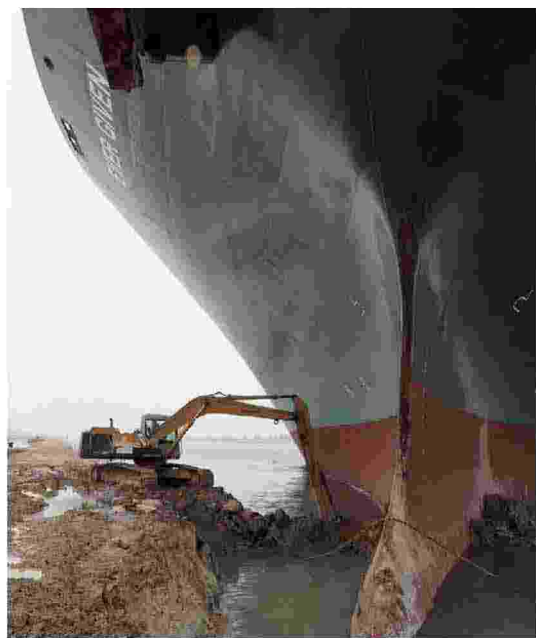
rio è gravissimo, da un punto di vista assicurativo pari a un terremoto, con effetto domino. E il cerino in mano potrebbero averlo le piccole aziende che aspettavano la merce e non sono assicurate per danni

dovuti a business interruption e al ritardo conseguente». Alessandro Morelli, Chief Insurance Officer di Siat, sottolinea poi la novità dell'evento in relazione alle grandi dimensioni della nave: un ulteriore elemento che dovrà essere stimato alla conta dei danni. —

Gli armatori: «Girare intorno all'Africa?»
Per il momento l'opzione costa troppo»



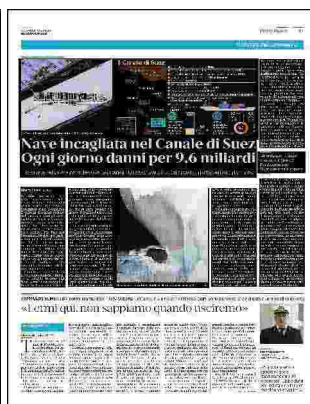
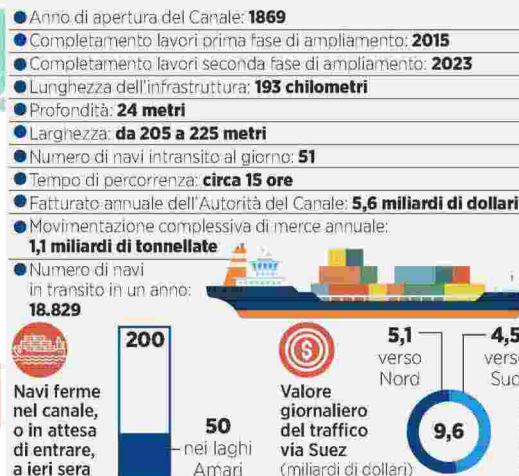
La "Ever Given", portacontainer lunga 400 metri, di traverso



Una ruspa scava intorno al bulbo della nave per disincagliarla

AFP

Il Canale di Suez



Il rinnovo dei traghetti verso il Pnrr

DI NICOLA CAPUZZO

Gli appelli di Assarmatori alla politica per allargare il programma di rinnovo delle flotte navali previsto dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza anche ai privati non sono rimasti inascoltati.

L'associazione armatoriale presieduta da Stefano Messina aveva chiesto con forza che il Piano tornasse all'impostazione originaria che prevedeva 2 miliardi d'investimento per il rinnovo della flotta navale che garantisce i collegamenti con le isole maggiori e minori e le autostrade del mare. Tutti i politici intervenuti al convegno online avevano dato ragione ad Assarmatori e ora quel consenso si è concretizzato nei pareri espressi dalle Commissioni competenti sui trasporti di Camera e Senato.

In particolare l'8ª Commissione permanente lavori pubblici del Senato chiede che il governo preveda «maggiori investimenti nel rinnovo della flotta navale italiana, sia per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni, che di incentivare la produzione industriale della cantieristica navale italiana, ponendo particolare attenzione ai collegamenti con le isole e al potenziamento delle autostrade del mare». La Commissione Trasporti della Camera (IX) chiede anch'essa che «si includa il trasporto marittimo privato tra i settori da coinvolgere per la ripresa sostenibile e innovativa prevedendo misure di incentivazione per il rinnovo della flotta

e il miglioramento delle performance ambientali, ponendo l'attenzione sull'esigenza di garantire che gli incentivi rivolti al rinnovo e al refitting della flotta privata abbiano una ricaduta occupazionale e industriale sul territorio nazionale e europeo».

Messina nei giorni scorsi aveva detto: «Un sostegno pubblico porterebbe al rinnovo di decine di navi che riteniamo potrebbero essere costruite prevalentemente in Italia». L'ultima versione del Pnrr prevede invece uno stanziamento di 500 milioni di euro per il rinnovo della flotta navale impegnata nel trasporto pubblico locale italiano e ne limita l'applicazione. Si parla infatti di «sostegno alle imprese di trasporto pubblico regionale e locale mediante l'adozione di un piano di appalto ad hoc a livello centrale per l'acquisto di unità navali». Le nuove unità navali saranno «assegnate alle autorità regionali e le navi saranno gestite dagli operatori di servizio all'interno del territorio degli enti locali individuati» (riproduzione riservata)



Stefano
Messina