

Nozze d'argento a Trieste: funziona bene il matrimonio nello shipping tra Italia e Taiwan

Celebrati 25 anni di Italia Marittima SpA nel segno di Pierluigi Maneschi. Il glorioso Lloyd Triestino, giunto alle soglie del 190 anni di vita, sotto l'ala protettrice di Evergreen prosegue silenziosamente lo sviluppo della flotta e dei servizi con alcune novità in arrivo

di Angelo Scorza

Tutta la Trieste che conta si è stretta intorno ad una delle sue creature maggiormente coccolate, un autentico pezzo di storia dell'economia e della marineria locali, motivo di orgoglio vantato nel mondo, che affonda le radici nella prima parte del XIX secolo, per festeggiarne il riuscito matrimonio con un grosso player estero, a distanza di 25 anni dal loro giuramento sull'altare.

È stato riservato a ospiti strettamente selezionati l'invito per l'evento intitolato "1998-2023 Italia Marittima SpA: una storia di successo" ideato per celebrare i 25 anni dall'acquisizione dello storico Lloyd Triestino, fondato nel 1836 come Österreichischer Lloyd sotto l'Impero Asburgico, ed è oggi la più antica compagnia di navigazione al mondo,

avendo scritto una parte importante di storia.

Tra il 1880 e il 1883 venne costruita la nuova sede centrale della società in Piazza dell'Unità d'Italia che attualmente ospita la sede della Regione Friuli Venezia Giulia. Con il passaggio di Trieste all'Italia nel 1919 la compagnia cambiò nome in Lloyd Triestino di Navigazione. Nel 1936 a seguito di una ristrutturazione delle maggiori compagnie di navigazione, il coordinamento ed il controllo passò sotto la giurisdizione finanziaria a controllo statale Finmare.

Nel 1956 la flotta del Lloyd Triestino contava il suo picco storico: 31 unità, di cui 28 di proprietà.

Il 1991 vide il trasferimento della compagnia nella nuova sede, la modernissima struttura a Palazzo della Marineria in Passeggio S. Andrea.

Nel 1998 il Gruppo Evergreen di Taiwan, al sesto posto mondiale tra armatori del settore contenitori, aveva acquisito la proprietà della società dalla holding di Stato Finmare.

La cerimonia, svoltasi presso il Trieste Convention Center del capoluogo giuliano, ha visto intervenire nell'ormai consueto video-collegamento il Ministro Musumeci e il Vice Ministro Rixi, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso (con un messaggio scritto di felicitazione), e in 'carne ed ossa' il Presidente Assarmatori Stefano Messina oltre alle autorità locali: il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, il Sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, il Presidente della CCIAA Antonio Paoletti e il Presidente dell'ASDP dell'Alto Adriatico Orientale Zeno D'Agostino. > 26





> 25

“Trieste e il Friuli Venezia Giulia dicono grazie a Italia Marittima perché la compagnia è continuità nella tradizione nel percorso che oggi festeggia una vocazione di successo sul mare ed entro il quale la Regione è impegnata a dare risposte complessive e di sistema perché il nostro territorio, che ha conquistato il ruolo di piattaforma logistica del Centro Europa, sia sempre più un luogo di sicurezza e di prosperità nel Mediterraneo” ha detto l’assessore regionale al Lavoro Alessia Rosolen. “Per continuare a investire sul lavoro e sulle persone, unendo le forze sul territorio e avendo come obiettivo la sostenibilità, la Regione è convintamente a fianco di Italia Marittima nella formazione, a partire dall’Accademia Nautica, nei processi di decarbonizzazione, come l’elettrificazione delle banchine, e di digitalizzazione, di potenziamento dell’infrastrutturazione logistica e in tutte le azioni che possono favorire la sicurezza dei traffici marittimi”.

“È un traguardo importante ma è solo l’inizio, perché continua ad esserci davanti un percorso lungo. Una crescita accompagnata dal porto di Trieste, i cui

enormi investimenti negli ultimi anni hanno fatto sì questo scalo che non solo si conquistasse un protagonismo italiano ed europeo ma che diventasse un luogo attrattivo di investimenti” ha ribadito la deputata PD Debora Serracchiani, triestina d’adozione: “L’augurio è che l’azienda continui a crescere e investa

giorno di 25 anni fa ho partecipato alla firma del contratto di acquisizione e non so quanti potessero aver indovinato che oggi saremmo ancora stati ancora qua, perché all’epoca il Lloyd Triestino non navigava di certo in buone acque, e le prospettive non erano confortanti.

Per fortuna si delinearono, grazie all’ intuito ed alla lungimiranza di alcuni, nuove possibilità, che via via divennero più concrete, fino a divenire realtà. Questo incontro di oggi testimonia la bontà di quella scelta che oggi siamo orgogliosi di poter definire di successo.

Tra coloro i quali parteciparono attivamente al processo di privatizzazione non posso non ricordare la figura di un imprenditore illuminato, che, pur venendo da fuori Trieste (*Livorno, la stessa città di Nardulli, quale agente generale in Italia del Gruppo Evergreen con la sua Sisam, ndr*) ha lasciato un’impronta indelebile



ancora sulla logistica italiana e in particolare su quella triestina. Questo è un porto in cui si stanno spendendo bene i fondi PNRR per modernizzarlo, è un punto a nostro vantaggio, un fiore all’occhiello ed è importantissimo che Italia Marittima sia a Trieste”.

Ma i veri protagonisti della serata sono stati la presidente di Italia Marittima Michela Nardulli, che ha ricordato la figura chiave di Pierluigi Maneschi, primo artefice della compagnia ai tempi della sua recente rigenerazione, e il presidente di Evergreen Marine Corporation, Capt. Y.I. Chang

“Anche se nel 2006 abbiamo cambiato nome da Lloyd Triestino a Italia Marittima, siamo sempre quella gloriosa Compagnia; siamo qui perché il 22 ottobre 1998 Evergreen di Taiwan ha acquisito l’allora Lloyd Triestino di Navigazione, fino a quel momento interamente partecipata dallo stato italiano. E quel

in questa città, il Presidente Pier Luigi Maneschi. Un visionario ed un faro che ha illuminato la nostra via fin dal 1998, guidando la società con determinazione e grande progettualità, cercando di ispirare una visione in tutti coloro che in essa vi operavano e vi operano.

Da ultimo, ha diretto il fondamentale passaggio della riorganizzazione aziendale del 2017, momento cruciale e di impatto che Maneschi ([scomparso nel maggio 2019, ndr](#)) ha saputo gestire in maniera non traumatica per l’azienda e i suoi collaboratori, portando a un consolidamento aziendale che ha consentito di guardare al futuro con maggiore serenità ed ambizione”.

Dopo il passato, la manager labronica ha dato uno sguardo al presente, occhieggiando il futuro.

“Italia Marittima è al primo posto in Italia come compagnia portacontainer con una flotta di 6 navi iscritte > 27



Maneschi nella sede di Italia Marittima nel 2014

> 26

sotto bandiera italiana e 7 navi noleggiate con bandiera estera. Il fatturato 2022 è di 800 milioni di Euro e negli uffici di Trieste operano 120 addetti, con altri 200 marittimi a bordo.

All'interno del Gruppo Evergreen il nostro compito è sviluppare i traffici nell'Area Mediterranea, il nostro progetto a breve termine è implementare nuovi servizi per aumentare la quota di mercato in questo bacino e per gestire il carico proveniente dall'Estremo Oriente sulle nuove navi oceaniche che Evergreen inserirà nei propri servizi Est-Ovest. Abbiamo la fortuna di avere alle spalle un



Michela Nardulli

gruppo solido che gestisce 213 navi, con sedi e traffici in tutto il mondo e che ha scelto di investire nella nostra realtà e a Trieste. Non possiamo che ringraziare Evergreen che, anche nei momenti più difficili, quando le perdite economiche erano pesanti, ha continuato a credere in Italia Marittima, e che negli anni più favorevoli, quando il settore è tornato a registrare profitti, non ha mancato di dividerli con noi”.

Poi Nardulli è scesa nel merito delle prossime iniziative.

“Ci siamo già mossi in direzione sostenibile, i nostri prossimi investimenti in nuove navi sono indissolubilmente legati alla possibilità di utilizzare carburanti green; abbiamo ottenuto da parte dei ministeri deputati il via libera a testare il biofuel sulle navi che la compagnia gestisce ed in futuro anche su quelle che faranno parte della nostra flotta, e che continueranno ad avere

bandiera italiana. Avremo 2 nuove navi da 2.500 TEUs nel 2025 da utilizzare nei servizi intra-Mediterranei”.

Infine una richiesta precisa alla politica.

“Il nostro orizzonte è il mercato internazionale dello shipping ove, per poter competere, è necessario confrontarsi ad armi pari con gli altri players. L'Italia, se vuole mantenere una marineria di bandiera che guardi oltre il corto raggio, deve continuar a credere nel Registro Navale Internazionale istituito con Legge 30/1998. Non è pensabile che una società armatoriale italiana possa competere sui mercati internazionali senza questo strumento, che, a nostro giudizio, è imprescindibile.

L'altro aspetto che consentirebbe maggior competitività è una sburocratizzazione dei processi relativi alle navi e ai marittimi molte volte ridondanti e non utili rispetto a quanto richiesto dalle normative internazionali. Crediamo che la tutela della Marineria italiana si ottenga anche attraverso l'impiego di personale italiano su navi di bandiera nazionale. Italia Marittima crede fermamente in questo concetto, perciò è tra i soci fondatori dell'ITS Accademia Nautica dell'Adriatico a Trieste”.

Dal suo canto, Chang ha ricordato che i primordi dell'intesa sull'asse Trieste-Taipei hanno 30 anni.

“La collaborazione tra Italia Marittima ed Evergreen Marine Corporation è iniziata nel 1993 e 5 anni dopo il Lloyd Triestino è entrato definitivamente a far parte della grande famiglia Evergreen.

Sono passati 25 anni dalla felice intuizione del fondatore di Evergreen Chang Yung-Fa e di Pier Luigi Maneschi. Il 1° marzo 2006 ha segnato un ulteriore passaggio epocale col cambio di denominazione da Lloyd Triestino di Navigazione ad Italia

Marittima”.

Peraltro una scelta drastica, [che non lasciò tutti d'accordo](#) in Italia e a Trieste in particolare.

Dal 1° maggio 2007 le compagnie del Gruppo - Evergreen Marine Corp (Taiwan) Ltd, Italia Marittima SpA, Evergreen Marine (UK) Ltd e Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd e Evergreen Marine (Singapore) Pte Ltd - hanno adottato l'unica denominazione commerciale Evergreen Line, attualmente sesta realtà per il trasporto marittimo di containers al mondo, con una flotta di 213 navi per una capacità di carico totale di 1,67 milioni di TEUs”.

Quindi Chanh ha evidenziato i tre fattori fondamentali su cui si basa lo spirito Evergreen: “Il lavoro di squadra ci consente di superare assieme le difficoltà e le sfide da affrontare; è importante nei piccoli uffici tra i colleghi durante le loro interazioni giornaliere come tra compagnie del gruppo che devono cooperare in un'ottica di insieme. Il teamwork ha consentito un rapido amalgama ed una coesione tra i colleghi italiani e i colleghi taiwanesi.

L'acquisizione di una compagnia europea è stata una vera sfida; non è stato facile ma ora, a 25 anni di distanza, sembra che Italia Marittima sia sempre stata una compagnia del gruppo Evergreen, dunque possiamo dire che è stata una scommessa vinta.

Innovazione continua è la nostra sfida più attuale: dare fattivo contributo alla decarbonizzazione del pianeta per mantenerlo in equilibrio. L'atteggiamento di Evergreen nei confronti dell'ambiente si declina attraverso l'impegno a raggiungere l'obiettivo di *(carbon) zero emission* con le nuove navi in costruzione”.

Non solo Mediterraneo e Italia nel secondo convegno internazionale di Camera Verneti

Assicuratori, avvocati e altri professionisti dello shipping giunti da diversi Paesi hanno affrontato tematiche 'roventi' ed attualissime: incendi a bordo, salvataggio, rischio guerra, mercato assicurativo, mercato Nordico e situazione geopolitica globale

di Angelo Scorza

Se l'Italia dello shipping e della portualità e i suoi non trascurabili problemi contingenti sono stati il piatto forte iniziale del convegno internazionale 'Sailing into the future. Mediterranean market meeting' organizzato da Camera Verneti Shipping Lawyers, i panelist delle successive tavole rotonde hanno scaverato argomenti più tecnici e specialistici di spessore e viva attualità, di interesse della insurance & law community internazionale, accorsa in gran numero all'appuntamento.

Dopo i saluti dell'organizzatore dell'evento, Avv. Guglielmo Camera, l'Italian Overlook ha infatti ispirato un vivace dibattito tra i relatori, moderato da Luca Florenzano (SIAT), che ha preso le mosse successivamente al video messaggio – ormai una prassi – del Sottosegretario di Stato al Ministero delle



esteri più avveduti al riguardo; nel caso specifico, la Spagna, col porto di Barcellona che è rapidamente diventato leader assoluto nel rifornimento di GNL alle navi da crociera impegnate nel Mediterraneo.

Messina ha rilevato che le discrasie tra chi amministra e chi opera esistono anche a livello europeo.

“L'UE applica in maniera severa e rigida le normative, finendo col produrre clamorosi autogol, leggasi la ben nota questione della temuta imminente entrata in vigore dell'ETS Emission Trading System”, attuale cavallo di battaglia di Assarmatori. Duci sostiene la necessità di un piano di sviluppo coordinato per porti che ad oggi manca.

“L'ETS sarà un serio problema anche per i traffici fra Asia e Nord America che salteranno i porti dell'Europa facendo transhipment in Nord Africa; da qui si attiveranno traffici feeder verso l'Italia, mercato che prevediamo in crescita. Il problema è che abbiamo una strategia nazionale di short sea solo sulla sponda armatoriale, ma non dal punto di vista portuale. Nella riforma portuale che verrà occorre una cabina di regia unica nazionale che definisca tale politica”.

Al termine della tavola rotonda tutta tricolore, il convegno si è spostato su altri 6 diversi panel tematici, a cominciare > 47



Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Nei loro interventi appassionati, Stefano Messina (Assarmatori), Valeria Novella (Confitarma), Gian Enzo Duci (ESA) e Stefano Bertilone (RINA) hanno evidenziato l'impegno e la forte spinta sull'acceleratore da parte dello shipping nostrano, in particolare nell'adeguamento alla sfida sulla decarbonizzazione e delle contestuali difficoltà burocratiche che frenano investimenti e iniziative imprenditoriali.

Ma resta il forte punto interrogativo sui porti italiani: saranno pronti ad adeguarsi al cambiamento?

Un esempio concreto di questo ritardo sul fronte banchina è quello sollevato da Novella, che rappresenta un'azienda da anni in attesa di un ok autorizzativo per realizzare il progetto di GNL Med a Vado Ligure che contempla un deposito costiero da integrare con la flotta di bettoline.

Il che sottolinea la distanza tuttora esistente fra iniziativa privata e burocrazia amministrativa, a tutto vantaggio di paesi



> 46

da quello riguardante l'annoso problema degli incendi a bordo delle navi.

Nell'ambito di questa materia sono intervenuti Faz Peermohamed (Stann Marine), Angeliki Kallini (Richards Hogg Lindley) e Ioanna Kafka (The Swedish Club), i quali, attraverso la loro consolidata esperienza, hanno prima ricordato quali sono i principali tipi di incendi che si possono verificare a bordo di una nave e con che frequenza questi mediamente occorrono, per poi addentrarsi negli aspetti assicurativi con una comparazione tra le English Conditions e il Nordic Marine Insurance Plan. Infine, partendo dall'analisi di casi pratici i relatori hanno fornito un quadro tecnico in merito alla gestione dell'emergenza nonché passato in rassegna le implicazioni legali.

A seguire, un interessante panel sui salvataggi moderato da Richard Gunn (Reed Smith), nell'ambito del quale sono intervenuti Richard Jansen (Smit), Andrea Papaioannu (Swiss Re) e Eline Muller (Multraship). I relatori hanno ricordato quali sono le tipiche attività e le modalità con cui vengono



Bozzelli (MSC) evidenziando le diverse possibilità e qualche criticità connessa all'utilizzo di fonti di energia alternative e del loro impatto sulla costruzione di navi nuove.

Quindi, Herman Steen (Wikborg Rein), Nick Coleman (Gard) e Marlena Truszczynska (Norwegian Hull Club) hanno fornito un interessante riassunto delle principali caratteristiche del Nordic Plan sottolineandone, secondo le rispettive esperienze pratiche, i lati positivi sia dal punto di vista degli assicuratori sia degli assicurati, nonché fornendo qualche spunto in merito agli aspetti migliorabili.

L'ultimo panel è stato dedicato agli impatti della geopolitica sullo shipping.

Dimitri Georgantas ed Eugene Barr dello studio legale texano Roston Rayzor hanno fornito un inquadramento delle ultime iniziative adottate dagli enti di controllo americani in materia di sanzioni internazionali contro la Russia.

Infine, Lorenzo Pellerano di Camera Verneti si è concentrato su quanto viene fatto nell'Unione Europea per dare esecuzione alle sanzioni internazionali e sull'importanza per gli operatori dello shipping di dotarsi di Sanction Compliance Programs.

La chiusura dell'intenso 'seminar day' non poteva che spettare al commenti di chiosa di Camera.



attuare le operazioni di salvataggio, mettendo sul tavolo anche nuove potenziali sfide e proposte che possano aiutare e rendere meno rischiosi questi processi.

Il panel si è chiuso con focus sullo IUMI (International Union of Marine Insurance) che ha permesso di ricordare le principali funzioni di questo importante organismo, nonché il suo intento di implementare un codice di condotta sui contratti di salvataggio che condurrebbe ad una maggiore prevedibilità e fiducia tra armatori, assicuratori e soccorritori.

La sessione pomeridiana si è aperta con un panel dedicato ai War Risks. Jim Cashman (HWF), Joe Smith (North Standard) e Mike Gigney (Francis & Arnold) hanno discusso di questo specifico tipo di copertura e delle clausole di riferimento attraverso la simulazione di tre casi. Per ciascuno degli esempi gli speakers hanno condiviso con la sala gli argomenti della possibile lite, la prospettiva dell'assicuratore e quella dell'assicurato.

La sessione moderata da Francesco Zolezzi (Cambiaso Riso) ha permesso un interessante dibattito in merito alle nuove sfide del mercato assicurativo con particolare accento sul tema della sostenibilità e delle fonti di energia alternative. Sono intervenuti Emanuele Carrara (SIAT), Ian Teare (Hill Dickinson) e Rocco



Si allarga la platea di Camera Vernetti che naviga sempre più nel futuro

Il *rendez vous* annuale (convegno + party) dello Studio Legale marittimista più ambizioso d'Italia ne conferma la crescita vorticoso



Oltre 200 le persone accorse a festeggiare Guglielmo Camera, fondatore dello studio nel 2009, e la collega – erano insieme allo Studio Siccardi Bregante & C - e partner Cecilia Vernetti, che lo ha seguito in questa baldanzosa avventura un paio di anni dopo.

Dietro di loro a rimpinguare una squadra di una decina di effettivi, con branch office anche a Londra e a Porto Cervo (a seguire il mercato dello yachting) una scia di giovani professionisti e, soprattutto, nell'ultimo anno [a partire da gennaio](#) due rodati marittimisti quali Lorenzo Pellerano e Francesco Campodonico, entrambi provenienti da Berlingieri Maresca Studio Legale Associato.

Tornando alla parte tecnica della giornata, interessanti alcuni contenuti di viva attualità del meeting, aperto dallo stesso Camera e che ha visto come moderatore della prima sessione, quella tutta tricolore, Luca Florenzano di SIAT. Al panel, dopo i saluti istituzionali di Francesco Maresca per conto del Comune di Genova, hanno partecipato Stefano Messina per conto di Assarmatori, Valeria Novella per Confitarma, Gian Enzo Duci per Contrasporto e Stefano Bertilone per il RINA.

di Angelo Scorza

“Abbiamo conquistato la fiducia del mercato in tutti i settori del diritto marittimo.

Portiamo soluzioni di business precise, rapide e concrete.

Siamo specializzati in tutti i settori del diritto marittimo.

Disponiamo di più sedi sul territorio nazionale e di una vasta rete di collaborazioni che ci garantiscono una portata internazionale, oltre ad una risposta sempre rapida e specializzata”.
Possono sembrare frasi oltremodo autoreferenziali – e ovviamente lo sono, essendo prese da un sito aziendale, che lo è per definizione – ed al limite anche un po' pompose e smargiasse.

Ma è certamente innegabile la crescita avuta negli ultimissimi anni, con un'impennata decisa, da Camera Vernetti Shipping Lawyers.

Se ne è avuta la riprova nel doppio appuntamento dell'altro giorno – ormai una consuetudine – anticipato di un mese rispetto al 2022, con convegno internazionale mattutino dal titolo 'Sailing into the future' e sottotitolo 'Mediterranean market meeting' organizzato dall'ambizioso studio legale marittimista genovese che in poco più di una dozzina di anni ha bruciato le

tappe.

Importanti i nomi presenti, oltre a quelli degli specialisti delle sessioni tecniche che al 'Settimo Cielo' (piano) del Grand Hotel Savoia hanno caratterizzato un'intera giornata di lavori, culminata poi con il party (in replica rispetto [all'edizione dell'anno precedente](#)) a 'briglia sciolta' tenutosi alla centralissima e panoramica Terrazza Colombo, che ha entusiasmato gli ospiti stranieri giunti da una decina di Paesi.

