

In arrivo la quinta full container per Ignazio Messina

Secondo la stampa internazionale la compagnia avrebbe definito l'acquisizione della ALS Clivia, unità da 4.400 TEUs di portata



Prosegue a ritmo serrato il piano di espansione della flotta di portacontainer della compagnia genovese Ignazio Messina, che ha deciso di reinvestire in questo segmento i proventi [della cessione delle sue unità con-ro multipurpose](#) di costruzione sudcoreana.

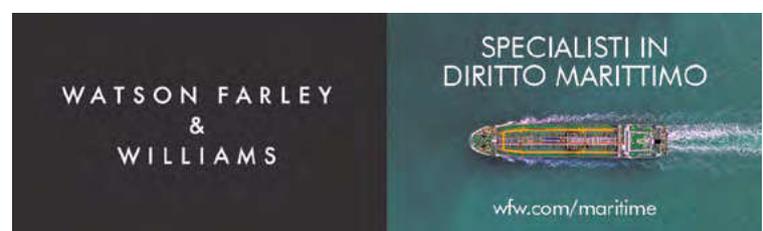
La società, controllata dalla famiglia Messina e partecipata al 49% da MSC, avrebbe infatti acquistato la sua 5a nave full container, [dopo il primo 'poker'](#) entrato in flotta nei mesi scorsi e composto da Jolly Oro, Jolly Argento, Jolly Rosa e Jolly Giada.

Il condizionale è d'obbligo, poiché dal gruppo genovese non sono arrivati riscontri, ma la fonte è solitamente ben informata: a riferire di questa operazione è stata infatti la testata norvegese *TradeWinds*, secondo cui Messina avrebbe rilevato la ALS Clivia, portacontainer panamax riconducibile al gruppo AL, che opera come Asiatic Lloyd con base a Singapore e come Atlantic Lloyd con base ad

Amburgo.

Si tratta di un'unità da 4.400 TEUs di portata, che attualmente batte bandiera liberiana e si trova al largo delle coste di Singapore.

Nessun'informazione ufficiale, ovviamente, sull'entità economica della transizione, ma *TradeWinds* attribuisce a questa nave un valore sensibilmente superiore ai 20 milioni di dollari.



TOP THREE

1°

Album di famiglia Onorato a Olbia per la seconda ammiraglia cinese, ora operativa

GLI ARTICOLI PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA

2°

T. Mariotti tratta per portarsi a casa un 'poker' di nuove costruzioni

3°

La 'Regina' della nautica si racconta a 360°

Autorità (di Sistema) Portuale e Capitanerie di Porto celebrano 30 anni di sinergia e si preparano per nuove sfide

Il Viceministro Rixi: “Il trentesimo anniversario della legge 84/94, che modernizzò il nostro sistema portuale, dovrebbe coincidere con un tagliando alla norna per “omogeneizzare il sistema degli scali italiani e rendere più fluidi i nostri traffici”

di Marco Valentini

Roma - Se nel novembre del 2020 non si fosse dovuto arrendere al male che l'aveva preso, Francesco Nerli avrebbe certamente avuto riservato un posto in prima fila all'evento organizzato a Roma - presso l'Aula dei Parlamentari della Camera - dal Comando generale delle Capitanerie di Porto e da Assoporti per celebrare i loro “30 anni insieme nei porti”. Fu proprio l'ex sindacalista della CGIL, deputato del PCI (poi senatore del PDS) e numero uno dei porti di Civitavecchia e Napoli, infatti, l'ispiratore della legge 28 gennaio 1994, n.84, con la quale furono istituite le Autorità Portuali -Autorità di Sistema Portuale dopo il Decreto Delrio del 2016 - e costituito il Comando Generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.



Giampieri, Di Matteo, Deiana, Rixi



Giampieri, Rixi, Fontana, Carlone

Un intervento che ha profondamente modificato la natura giuridica dei nostri scali nazionali, modernizzandone la struttura per renderli più rispondenti alle mutate logiche del mercato e per mettere il sistema portuale nazionale nelle condizioni di competere con le altre grandi realtà concorrenti. L'intento del convegno era proprio quello di sottolineare quanto di positivo sia stato fatto nell'ultimo trentennio, grazie all'impulso di quella illuminata riforma, e di stimolare un dibattito costruttivo per raccogliere le migliori idee e proposte da attuare per compiere un ulteriore salto di qualità e restare al passo coi tempi. Alla luce delle epocali sfide che l'Italia si trova a dover fronteggiare (transizione energetica, cambiamenti climatici, equilibri geopolitici in via di ridefinizione) appare, infatti, ineludibile l'esigenza di ridisegnare ulteriormente il ruolo e le funzioni dei porti.

- Una relativa ai 30 anni trascorsi, durante i quali abbiamo avuto un'evoluzione impressionante, sia per quanto riguarda la qualità dei traffici che per quanto riguarda gli investimenti sui nostri scali. Partivamo da un sistema portuale molto disorganizzato e localista, siamo arrivati a una formula nuova che ha consentito di creare sistemi flessibili. Oggi, però, ci sono problemi molto diversi rispetto a quelli di 30 anni fa e c'è bisogno di un'evoluzione che guardi al mondo e non soltanto al Paese e alle realtà nazionali. Dobbiamo omogeneizzare il sistema degli scali italiani e rendere più fluidi i nostri traffici, per non penalizzare il sistema industriale”.

“Con l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea, l'Italia è uno dei sistemi marittimi più importanti all'interno della UE - ha rimarcato il Viceministro. Molto più della Francia, sicuramente più della Germania e anche della Spagna. Abbiamo quindi la necessità di garantire l'accesso al territorio continentale e di favorire un incremento dei traffici sul territorio nazionale, creando nuove sinergie e cambiando alcune regole per favorire investimenti privati, che vanno indirizzati verso una visione che ci consenta di essere competitivi sui mari del mondo. Serve, inoltre, avere una maggiore proiezione all'estero per controllare meglio le nostre linee. Per farlo c'è bisogno di più investimenti > 5

NAVIGA SENZA LIMITI.

Con BunkerOil hai accesso a **bunkeraggio** e **lubrificanti** navali in tutti i mari d'Italia e nel mondo. Carburante di qualità, prezzi accessibili e un'esperienza di oltre **40 anni** nel bunkeraggio al tuo servizio.

BUNKEROIL.IT ☎ +39 0586 219214 ✉ bunker@bunkeroil.it

BUNKEROIL
One partner, global services.



> 4

pubblici, anche al di fuori di quelli che sono i Patti di stabilità. Dobbiamo, poi, favorire una migliore sincronia tra i vari Ministeri sul sistema del lavoro portuale, della cantieristica e dell'industria portuale: un sistema molto complesso per la legislazione italiana. Ad esempio per un corso di formazione marittima intervengono 7 Ministeri, dando vita a lungaggini burocratiche degne di un Paese bizantino”.

Alcuni spunti emersi dall'intervento di Rixi sono poi stati ripresi nel primo panel, al quale hanno partecipato il leader di Assoporti, Rodolfo Giampieri, il Presidente dell'AdSP del mare di Sardegna Massimo Deiana e Maria Teresa Di Matteo, Capo Dipartimento per i trasporti e la navigazione del MIT. “Il porto non è più una mera struttura fisica dove si garantisce l'approdo e la partenza di navi e la movimentazione di merci, ma è la sede di un pezzo importante dell'economia del Paese, dove operano aziende private protagoniste di un processo che non è solamente portuale, ma anche logistico



Giampieri, Musolino, D'Agostino



Vella, Carlone, Fontana, Lolli, Pellizzari

problematiche che si riscontrano nelle diverse realtà”. Introducendo il suo ragionamento con la considerazione che “i porti affrontano il futuro tutti i giorni”, Giampieri ha sottolineato che “per i porti del futuro c'è un disegno già in atto, perché il Fondo complementare e il PNRR hanno messo in moto meccanismi molto importanti che si direzionano verso tre canali importantissimi: infrastrutture, infostrutture (con la tecnologia che sta entrando prepotentemente nella logistica moderna) e sostenibilità ambientale. In questo momento ci sono 3,5 miliardi di progetti da realizzare, grazie alla forza lavoro di 1.546 dipendenti coordinati da 16 ‘pazzi scatenati’ come i presidenti delle AdSP. Un coordinamento che - come ricordato dal Vice Ministro Rixi - deve essere migliorato anche tra i vari Ministeri per lavorare tutti insieme per lavorare tutti insieme, distinti ma non distanti, con l'obiettivo unico che deve essere quello della crescita economica. Un esempio vincente della collaborazione e dell'unità del cluster è il lavoro che ogni giorno compiamo insieme alle Capitanerie di porto per favorire lo sviluppo > 6

e industriale - ha evidenziato Deiana - A garantire questo nuovo ruolo agli scali nazionali è stata senza dubbio la legge n.84/1994, che ha rappresentato una grande rivoluzione culturale. L'introduzione delle Autorità Portuali ha dato vita a un ente pubblico dall'approccio veramente innovativo, perché risponde a criteri di economicità, trasparenza ed efficienza. Bilanci, obiettivi e responsabilità, sono stati elementi di grande innovazione. E questo ente - anche se noi ci lamentiamo del fatto che abbiamo bisogno di ulteriore semplificazione perché il mondo va sempre più veloce rispetto alla nostra capacità di reazione - ha poteri che gli consentono di avere una certa agilità nella gestione. Probabilmente abbiamo bisogno di qualche revisione per ampliare la cassetta degli attrezzi delle AdSP, ma l'impianto della legge n.84 1994 è un ottimo impianto. La nostra esperienza, infatti, non può che essere definita fortunata, anche se impegnativa, responsabilizzante e rischiosa. Nella nostra attività, inoltre, ci sentiamo accompagnati e sostenuti da una intelligente e continua attenzione da parte delle Capitanerie di porto”.

Nel suo intervento più ‘tecnico’, invece, Di Matteo ha parlato delle misure intraprese dal MIT per lo sviluppo e la razionalizzazione del funzionamento delle infrastrutture, a partire dall'impulso per la digitalizzazione e dallo stanziamento di oltre 600 milioni di euro per la *cold ironing*: “Circa l'utilizzo di questi fondi c'è un tavolo continuo tra il Ministero e i Presidenti delle AdSP per risolvere le diverse



Sbarco Torri Eoliche - Gamesa

> 5

dei principali scali italiani”.

Della seconda parte del dibattito, invece, sono stati protagonisti Zeno D’Agostino, Presidente dell’AdSP del Mare Adriatico Orientale e di ESPO, e Pino Musolino, Presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e di MEDPORTS. In qualità di leader dei porti europei il primo e di quelli mediterranei il secondo, i 2 hanno portato il loro contributo allargando l’orizzonte della discussione. “Con la crisi del Mar Rosso siamo tornati a una situazione antecedente al 1868, quando non era ancora stata ultimata la costruzione del Canale di Suez. Se è vero che la portualità europea difficilmente possa pensare di avere un atteggiamento univoco rispetto a questi fenomeni (alcuni scali del Nord Europa, traendone vantaggio, non disdegnano affatto che si passi molto meno da Suez, ndr), la UE sta dimostrando di avere una visione unitaria portando avanti la missione Aspides.

Ora, però, serve un’alleanza tra pubblico e privato per dare uno stimolo in più agli armatori per passare da Suez. Perché fondamentalmente stanno guadagnando nel circumnavigare l’Africa, considerato che i noli marittimi sono cresciuti di più di quelli che sono i costi che gli armatori sostengono nella circumnavigazione dell’Africa. Mi aspetto, quindi, che ci sia una trasversalità di azione, nello spirito della 84/1994, tra istituzioni, Marina militare e il mondo commerciale e armatoriale per affrontare questo tema. Se così non sarà, ho paura che il ritorno al passaggio di Suez verrà sempre rinviato”, ha sottolineato D’Agostino.

“I Presidenti dei porti oggi devono fare attenzione alla geopolitica per fare investimenti che tengano conto delle dinamiche in evoluzione. Ritengo che i nostri scali possano essere grandi centri di trasformazione e di transizione energetica, facendo così diventare strutture produttrici di energia quelle che sono attualmente infrastrutture energivore. Si possono, quindi, fare sperimentazioni importanti sul metanolo, sull’ammoniaca e sui carburanti transizionali del futuro, favorendo politiche di economia circolare”, ha dal canto suo rimarcato Musolino, dichiarandosi invece più scettico su eolico offshore perché “nessun porto italiano è attrezzato per supportare i carichi da banchina per l’assemblamento di queste opere colossali” e sul cold ironing “perché da dove la faccio arrivare l’energia elettrica per alimentare le navi in porto se chiudo le centrali elettriche e non ho produzione di energia elettrica alternativa?”.

Il secondo panel tematico, invece, è stato dedicato al racconto del percorso che ha portato alla trasformazione dall’Ispettorato generale al Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera. Protagonisti del dibattito sono stati Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; Piero Pellizzari, Direttore marittimo della Liguria; Pietro Vella, Direttore marittimo della Campania e Ferdinando Lolli, già Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera.

“Le linee di indirizzo e gli assetti strategici del Corpo - ha evidenziato Carlone - devono necessariamente passare attraverso l’evoluzione digitale e il suo impatto nel mondo dello shipping. La sfida è quella di innovare i servizi e di dotarsi di un nuovo modello operativo e di un moderno assetto organizzativo, al fine di migliorare i servizi forniti ai cittadini in termini di semplicità, innovazione ed efficienza. Tutto questo si realizza grazie alle 11.000 donne e uomini della Guardia Costiera che affrontano con passione, competenza e professionalità il proprio quotidiano lavoro al servizio del Paese. Ma ciò è possibile perché si può



Fontana, Rixi, Carlone

contare sulla solida base di 30 anni di valori, di esperienze che chi mi ha preceduto ha saputo tracciare, con arguzia e lungimiranza, e che oggi celebriamo con grande emozione e soddisfazione”.

A chiudere l’evento è stato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che nel suo videomessaggio ha rimarcato che “le Capitanerie di Porto svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo del traffico portuale in Italia. Per questo l’obiettivo che auspico è quello di avere numeri adeguati alle responsabilità e stiamo lavorando per arrivare entro il 2030 a 15mila persone in forze alla nostra Guardia Costiera. Per il futuro intendiamo agevolare la modernizzazione delle infrastrutture, collegare le banchine con gli assi viari è la priorità. La vera decarbonizzazione significa favorire l’intermodalità e la realizzazione di scali moderni e funzionali”.

Numerosissime le personalità del mondo delle istituzioni, della politica e del cluster marittimo e portuale presenti nell’Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera. Tra coloro che abbiamo individuato, oltre ai Presidenti di Autorità di Sistema Portuale Ugo Patroni Griffi, Andrea Annunziata, Sergio Prete e Andrea Agostinelli, c’erano gli ex titolari del MIT Paola De Micheli, Graziano Delrio e Maurizio Lupi e l’ex Ministro dei Trasporti e della Navigazione Tiziano Treu. Seduti uno di fianco all’altro gli ex Viceministri Roberto Castelli e Teresa Bellanova e l’ex Sottosegretario del MIT Bartolomeo ‘Mino’ Giachino. Poco più avanti, invece, era accomodato Gianni Letta, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei tre Governi Berlusconi. In ordine sparso, poi, hanno presenziato al convegno celebrativo: Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma; Alberto Rossi, Segretario Generale Assarmatori; Alessandro Santi, leader di Federagenti e Pasquale Legora de Feo, Presidente di Fise Uniport.

